República de Colombia

DIARIO OFICIAL

Fundado el 30 de abril de 1864

Año CLX No. 52.848 Edición de 302 páginas • Bogotá, D. C., miércoles, 14 de agosto de 2024 • I S S N 0122-2112



# LEY 2419 DE 2024

(agosto 14)

*por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, (enmendado)", y el "Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)",* adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

El Congreso de la República

Visto los textos de los "Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (Enmendado)", y el "Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (Enmendado)", adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

(Para ser transcrito: Se adjunta en medio óptico copia fiel y completa de la versión en español de textos, que constan, en mil veintiún (1021) folios, certificados por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documentos que reposan en los archivos de ese Ministerio)

El Presente proyecto de ley consta de siete (7) folios.

2419

PROYECTO DE LEY No. 080/2022

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO)», Y EL «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)», ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Vistos los textos de los «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO)», Y EL «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)», ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988

[Para ser transcrito: Se adjunta en medio óptico copia fiel y completa de la versión en español de los textos, que constan en mil veintiún (1021) folios, certificados por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documentos que reposan en los Archivos de ese Ministerio]

El presente Proyecto de Ley consta de siete (7) folios.

2419

EL SUSCRITO COORDINADOR DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE TRATADOS DE LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

CERTIFICA:

Que la reproducción de los textos que acompañan a este Proyecto de Ley, en medio óptico, son una copia fiel y completa del «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y del «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres e 11 de noviembre de 1988.

Dada en Bogotá, D.C., a os Veintiocho (28) días del mes de marzo de dos mil veintidós (2022).

SERGIO ANDRÉS DÍAZ RODRÍGUEZ
Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados

# DIARIO OFICIAL

Fundado el 30 de abril de 1864
Por el Presidente Manuel Murillo Toro
Tarifa postal reducida No. 56

DIRECTORA: **ALBA VIVIANA LEÓN HERRERA**

MINISTERIO DEL INTERIOR
**IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA**
**ALBA VIVIANA LEÓN HERRERA**
Gerente General

Carrera 66 Nº 24-09 (Av. Esperanza-Av. 68) Bogotá, D. C. Colombia
Conmutador: PBX 4578000.
**e-mail: correspondencia@imprenta.gov.co**



La Imprenta Nacional de Colombia ofrece
SERVICIOS DE PREPRENSA
Contamos con la tecnología y el personal competente para desarrollar todos los procesos de impresión.
Servicios DE PREPRENSA
ImprentaNalCol @ImprentaNalCol
Si quiere conocer más, ingrese a **www.imprenta.gov.co**


**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «PROTOCOLO DE 1988 DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA DE 1966 (ENMENDADO)», Y EL «PROTOCOLO DE 1988 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR DE 1974, (ENMENDADO)»**

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y de acuerdo con los artículos 150, numeral 16, 189, numeral 2 y 224 de la Constitución Política, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y del «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988".

## I. Introducción

Dada la necesidad de facilitar las actividades del sector marítimo y reducir los costos de funcionamiento de los buques, en 1986 fue realizada la Conferencia Internacional sobre El Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC), donde la Organización Marítima Internacional – OMI, adoptó medidas para la articulación de los plazos entre reconocimientos y los periodos de validez de los certificados del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, de los cuales Colombia es Parte por las Leyes 3ª de 1967, 8ª de 1980 y 12ª de 1981 respectivamente.

Producto de esta Conferencia surgieron los denominados Protocolos de 1988 que se describen a continuación

1. **Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado)**

El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 establece principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales, en atención a la necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar; y que era necesario perfeccionar las disposiciones del orden técnico del Convenio e incorporar disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos. En este sentido, se realizó la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación, en el marco de la Organización Marítima Internacional – OMI, donde fue adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio LL/66.

Con este Protocolo:

1. Se actualiza el componente técnico del Convenio LL/66, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los periodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1978, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL.
2. Se establece que a partir de su ratificación no pueden ser expedidos certificados de conformidad a lo dispuesto en el Convenio LL/66, sino que deben ser de acuerdo a lo especificado en el Protocolo LL/88.
3. Se incluye el mecanismo de aceptación tácita de modificaciones técnicas al Convenio LL/66.

2. **Protocolo de 1988 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (enmendado)**

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el Mar de 1974 (SOLAS/74) establece normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. El Protocolo de 1978 a este Instrumento Internacional, actualizó algunas disposiciones técnicas del Convenio SOLAS/74 e introdujo nuevas disposiciones; evidenciando que era necesario incorporar disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos. Por lo anterior, se realizó la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación, en el marco de la OMI, donde fue adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS 74/78.

Protocolo a través del cual:

1. Se actualiza el componente técnico del Convenio SOLAS/74, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los periodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL.
2. Se establece que a partir de su ratificación no pueden ser expedidos certificados de conformidad a lo dispuesto en el Convenio SOLAS/74, sino que deben ser de acuerdo a lo especificado en el Protocolo SOLAS/88.
3. Se reemplaza el Protocolo de 1978 del Convenio SOLAS/74.

## II. Justificación

La estandarización de los periodos de validez de los certificados y la periodicidad de los reconocimientos entre los convenios SOLAS/74 y LL/66, los Protocolos SOLAS/88 y LL/88, es fundamental para la disminución de los costos de funcionamiento y actividad de los buques que realizan tráfico internacional, en la medida que éstos no deberán quedar fuera de servicio constantemente, ni por periodos extensos para cumplir con los requerimientos de cada Convenio por separado, sino que podrán aprovechar una única parada en dique para ser objeto de Inspección y obtener la certificación exigida por los Convenios SOLAS/74, LL/66 y MARPOL 73/78.

Como se puede observar en la siguiente sección, estos instrumentos son internacionalmente aceptados por más del 97% de la flota mundial, y por tal razón son supervisados en los puertos de los países miembro, bajo la figura del Estado Rector del Puerto. Su adopción afectaría de manera positiva a los buques de bandera nacional que constituyen 91.836 Toneladas de Registro Bruto.

## III. Estado del Convenio

El Protocolo LL/88 entró en vigor internacional el 3 de febrero de 2000. A la fecha hacen Parte 118 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 97,90% del tonelaje bruto mundial.

El Protocolo SOLAS/88 entró en vigor el 3 de febrero del año 2000. Actualmente hacen Parte 122 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 97,82% del tonelaje bruto mundial.

**Modificaciones**

El Protocolo LL/88, ha sido enmendado a través de las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MSC-143(77); Resolución MSC-172(79); Resolución MSC-223(82); Resolución MSC- 270(85), Resolución MSC-329(90), Resolución MSC-345(91); Resolución MSC-356(92); y Resolución 375(93).

Actualmente el Protocolo SOLAS/88 ha sido enmendado por las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MSC-92(72); Resolución MSC-100(73); Resolución MSC-124(75); Resolución MSC-154(78); Resolución MSC-171(79); Resolución MSC-204(81); Resolución MSC-227(82); Resolución MSC-240(83); Resolución MSC-258(84); Resolución MSC-283(86); Resolución MSC-309(88); Resolución MSC-344(91); y Resolución MSC-395(95).

Las modificaciones derivadas de las resoluciones anteriores son de carácter netamente técnico y no generan mayores responsabilidades a nivel Estatal ni institucional, solo la modificación de los formatos de certificación y en el caso específico de la resolución MSC-143(77) y MSC-223(82) que cambia adicionalmente algunas condiciones técnicas para la asignación de los certificados..

## IV. Obligaciones tras la adopción

Los principales requerimientos que exigen los Protocolos para el Estado, y por ende para la Dirección General Marítima (DIMAR), como Autoridad Marítima Nacional y específicamente en su ejercicio como Estado de Bandera, son:

a. Ajustar parcialmente la reglamentación sobre inspección y certificación de buques, conforme al Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación - SARC, puesto que parte de la reglamentación expedida por la Dirección General Marítima ya ha incorporado los principios del SARC.

b. Exigir a los armadores o propietarios de los buques, la práctica de los reconocimientos estipulados por los Protocolos de manera directa a través de las Organizaciones Reconocidas, para ello, supervisando su correcta aplicación por parte de estas organizaciones y cumpliendo nuestro país con las responsabilidades como Estado Rector del Puerto.

c. Implementar los modelos de los certificados por los Protocolos, traduciendo al inglés preferentemente o al francés, los certificados que se expidan en virtud del mismo.

d. Comunicar a la OMI:

   i. Los modelos de certificación exigidos por los Protocolos.

   ii. Lista de inspectores autorizados y de las atribuciones conferidas por la Autoridad Marítima Nacional a otras organizaciones, para velar por la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.

   iii. La normatividad promulgada nacionalmente sobre las materias regidas por el Protocolo.

## V. Impacto Fiscal

En relación con el análisis del impacto fiscal del proyecto de ley, el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 establece expresamente lo siguiente:

*"Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*

*Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.*

*El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.*

*Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.*

*En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces."*

Frente a lo anterior, debe señalarse que realizado un análisis del alcance de las disposiciones contenidas en la propuesta del proyecto ley, no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2013, toda vez que las obligaciones tras la adopción señaladas en el anterior título no implican nuevos gastos o necesidades presupuestarias para la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta que:

a. La Dirección General Marítima como responsable de las actividades de inspección y certificación realizaría la actualización de la reglamentación necesaria para incluir plenamente el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación.

b. La Dirección General Marítima ejerce el control sobre los buques de la bandera colombiana y sobre las Organizaciones Reconocidas que actúan en su nombre para la expedición de los certificados que correspondan a los buques objeto de los Protocolos 88 de SOLAS/74 y LL/66.

c. Actualmente los buques objeto de los convenios SOLAS/74 y LL/66 reciben los certificados bajo el esquema de estos instrumentos, al ratificar los Protocolos del 88 se debería únicamente cambiar el encabezado de los mismos, para hacer mención a los protocolos y no a los convenios y a la normatividad nacional.

d. La acción de comunicar se realiza a través de la plataforma de la OMI identificada como Sistema Integrado de Información del Transporte Marítimo – GISIS (por su sigla en inglés), cuya administración se realiza en la Dirección General Marítima.

## VI. Otras Consideraciones

a. **Principio de Unidad de Materia:** Teniendo en cuenta que el objetivo de la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación–SARC, celebrada en la sede de la Organización Marítima Internacional, del 31 de octubre al 11 de noviembre de 1988, *era "examinar y adoptar un Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y un Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, con el fin de introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación"*, con el cual se estandarizan los periodos de certificación y reconocimientos de los instrumentos mencionados, es claro que ambos

Instrumentos tienen como objetivo el establecimiento del Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación–SARC, y no se extiende a otras disposiciones diferentes que impliquen la necesidad de ser tratados por aparte. En este sentido, se entiende que se encuentran bajo el principio de unidad de materia y pueden ser legislados a través de una única ley que los ratifique.

La unidad de materia ha sido utilizada previamente por el legislador para la aprobación de Protocolos de diferentes instrumentos, entre otras, en la Ley 523 de 1999 "Por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos, 1969", y el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971", hechos en Londres, el 27 de noviembre de 1992, que fue objeto de control constitucional por medio de la sentencia C-426 de abril 12 de 2000.

b. **Disposiciones derogadas:** El proyecto deroga parcialmente las disposiciones de la Ley 8 de 1980, en cuanto el Protocolo SOLAS/88 deja sin vigor el Protocolo SOLAS/74.

El Gobierno Nacional, una vez analizado el contexto nacional e internacional de los Protocolos que nos ocupa en este proyecto de ley, considera de gran utilidad acogerse mediante su ratificación al Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado), y al Protocolo de 1988 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (enmendado), instrumentos internacionales de la Organización Marítima Internacional – OMI."

Realizando el estudio comparado de la legislación nacional y lo dispuesto por los Protocolos podemos señalar que en ningún caso nuestra legislación rebasa la normativa internacional.

Por las razones anteriormente expuestas, el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, somete a consideración del Honorable Congreso de la República, el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y del «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988".

De los Honorables Congresistas,

MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)
El día 29 del mes 07 del año 2022 se radicó en este despacho el proyecto de N°. 080 Acto Legislativo N°. _____, con todo cada uno de los requisitos constitucionales y lega por: _____

SECRETARIO GENERAL

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
BOGOTÁ, D.C., 25 JUL 2022
AUTORIZADO. SOMÉTASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE LA REPÚBLICA PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES
(FDO.) IVÁN DUQUE MÁRQUEZ
MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES
(FDO.) MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO

DECRETA:

**ARTÍCULO PRIMERO:** Apruébese el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, que por el artículo primero de esta Ley se aprueban, obligarán a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de los mismos.

**ARTÍCULO TERCERO:** La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D.C., a los

Presentados al Honorable Congreso de la República por la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional.

MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1
El día 29 del mes 07 del año 2022 se radicó en este despacho el proyecto d
N°. 080 Acto Legislativo N°. _____, con
cada uno de los requisitos constitucionales y le
por: _____

SECRETARIO GENERAL

* * *

# LEY 424 DE 1998

(enero 13)

*por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores de Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta días calendario posteriores al período legislativo que se inicia cada 20 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.

Artículo 2º. Cada dependencia del Gobierno nacional encargada de ejecutar los Tratados Internacionales de su competencia y requerir la reciprocidad en los mismos, trasladará la información pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores y este, a las Comisiones Segundas.

Artículo 3º. El texto completo de la presente ley se incorporará como anexo a todos y cada uno de los Convenios Internacionales que el Ministerio de Relaciones Exteriores presente a consideración del Congreso.

Artículo 4º. La presente ley rige a partir de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

*Amylkar Acosta Medina.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Pedro Pumarejo Vega.*

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

*Carlos Ardila Ballesteros.*

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

*Diego Vivas Tafur.*

REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.

ERNESTO SAMPER PIZANO

La Ministra de Relaciones Exteriores,

*María Emma Mejía Vélez.*

* * *

PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966

PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

SIENDO PARTES en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, hecho en Londres el 5 de abril de 1966,

RECONOCIENDO que el citado Convenio contribuye en medida importante a acrecentar la seguridad tanto de los buques y de los bienes en el mar como la de la vida de las personas a bordo de los buques,

RECONOCIENDO ASIMISMO que es necesario perfeccionar todavía más las disposiciones de orden técnico del citado Convenio,

RECONOCIENDO ADEMAS que es necesario incorporar en el mencionado Convenio disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966,

CONVIENEN:

ARTICULO I

Obligaciones generales

1 Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de sus anexos, los cuales serán parte integrante de aquél. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a sus anexos.

2 Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante llamado "el Convenio"), salvo por lo que respecta al artículo 29, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

3 Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

ARTICULO II

Certificados existentes

1 No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado internacional de francobordo vigente cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque conservará su validez hasta la fecha en que caduque.

2 Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adoptado el 5 de abril de 1966.

ARTICULO III

Comunicación de información

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización") y a depositar ante él:

a) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;

b) una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a efectos de aplicación de lo relacionado con líneas de carga, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios, y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y

c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo.

ARTICULO IV

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de marzo de 1989 hasta el 28 de febrero de 1990 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3), los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

3 Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva o aceptado el Convenio o que se hayan adherido a éste.

ARTICULO V

Entrada en vigor

1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

a) cuando por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el artículo IV, y

b) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,

aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

2 Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en fue depositado.

4 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo o una enmienda al Convenio, acordada entre las Partes en el presente Protocolo, en virtud del artículo VI, se considerará referido al presente Protocolo o al Convenio en su forma enmendada.

ARTICULO VI

Enmiendas

1 El presente Protocolo y, entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio, podrán ser enmendados por uno de los dos procedimientos expuestos a continuación.

2 Enmienda previo examen en el seno de la Organización:

a) Toda enmienda propuesta por una Parte en el presente Protocolo será sometida a la consideración del Secretario General de la Organización y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización y todos los Gobiernos Contratantes del Convenio, por lo menos seis meses antes de que proceda examinarla.

b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para que éste la examine.

c) Los Estados que sean Partes en el presente Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.

d) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes en el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el subpárrafo c) (y en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado"), a condición de que un tercio por lo menos de las Partes esté presente al efectuarse la votación.

e) Las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo d) serán enviadas por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el presente Protocolo, a efectos de aceptación.

f) i) Toda enmienda a un artículo o al anexo A del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un artículo del Convenio, se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes en el presente Protocolo.

ii) Toda enmienda al anexo B del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un anexo del Convenio, se considerará aceptada:

aa) al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a las Partes a efectos de aceptación; o

bb) al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determinó en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

Si, no obstante, dentro del plazo fijado, ya más de un tercio de las Partes, ya un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante de todas las Partes, notifican al Secretario General de la Organización que rechazan la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.

g) i) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) i) entrará en vigor, con respecto a las Partes en el presente Protocolo que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte con posterioridad a esa fecha, seis meses después de la fecha en que la hubiere aceptado la Parte de que se trate.

ii) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) ii) entrará en vigor, con respecto a todas las Partes en el presente Protocolo, exceptuadas las que la hayan rechazado en virtud de lo previsto en dicho subpárrafo y que no hayan retirado su objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle vigencia durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ese, que en el momento de la aprobación de tal enmienda fije una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

3 Enmienda a cargo de una Conferencia:

a) A solicitud de cualquier Parte en el presente Protocolo con la que se muestre conforme un tercio por lo menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al presente Protocolo y al Convenio.

b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes a efectos de aceptación.

c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los subpárrafos 2 f) y g), a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencia a la Conferencia.

4 a) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) ii) cuando ya aquélla haya entrado en vigor, no estará obligada a hacer extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en dicho subpárrafo haya rechazado la enmienda y no haya retirado su objeción, en la medida en que tales certificados guarden relación con asuntos cubiertos por la enmienda en cuestión.

b) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) ii) cuando ya aquélla haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en el subpárrafo 2) g) ii), haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de dar efectividad a dicha enmienda.

5 Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda efectuada en virtud del presente artículo que guarde relación con la estructura del buque será aplicable solamente a buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente.

6 Toda declaración de aceptación de una enmienda o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el subpárrafo 2) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General de la Organización quien informará a todas las Partes en el presente Protocolo de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

7 El Secretario General de la Organización informará a todas las Partes en el presente Protocolo de cualesquiera enmiendas que entren en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.

ARTICULO VII

Denuncia

1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el mismo, en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años, a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.

3 La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

4 Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo 3) del artículo 30 del Convenio.

ARTICULO VIII

Depositario

1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario").

2 El depositario:

a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de:

i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO IX

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad.

HECHO EN LONDRES el once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

ANEXO A

MODIFICACIONES Y ADICIONES A LOS ARTICULOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966

Artículo 2

Definiciones

Se sustituye el texto actual del párrafo 8) por el siguiente:

"8) 'Eslora' (L): El 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación). En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto."

Añádase un nuevo párrafo 9) que diga:

"9) "Fecha de vencimiento anual": el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate."

Artículos 3, 12, 16, y 21

En el texto actual de estos artículos se suprime toda referencia a "(1966)" en relación con el Certificado internacional de francobordo.

Artículo 4

Ambito de aplicación

Se sustituye el texto actual del párrafo 3) por el siguiente:

"3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas que figuran en el Anexo I son aplicables a los buques nuevos."

Artículo 5

Excepciones

En el párrafo 2) c) sustitúyase "Punta Norte" por "Punta Rasa (Cabo San Antonio)".

Artículo 13

Visitas, inspecciones y marcas

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos y marcas"

En el texto del artículo sustitúyase "visitas, inspecciones y colocación de marcas", cada vez que aparece, por "reconocimientos y marcas", y modifíquense en consecuencia los artículos pertinentes.

Artículo 14

Reconocimientos a inspecciones iniciales y periódicos

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales."

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"1 Los buques serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

a) Un reconocimiento inicial previo a la entrada en servicio del buque, que incluirá una inspección completa de su estructura y equipo en la medida en que el buque esté regido por el presente Convenio. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio.

b) Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos 2, 5, 6 y 7 del artículo 19, realizado de modo que garantice que la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio.

c) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado, a fin de garantizar que:

i) ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones de tal índole que puedan influir en los cálculos que sirven para determinar la posición de la línea de máxima carga;

ii) los accesorios y dispositivos para la protección de las aberturas, las barandillas, portas de desagüe y medios de acceso a los alojamientos de la tripulación son objeto del mantenimiento necesario para que se hallen en buen estado;

iii) las marcas de francobordo están indicadas correctamente y de modo permanente;

iv) se proporciona la información prescrita en la regla 10.

2 . El reconocimiento anual a que se refiere el párrafo 1 c) del presente artículo se hará constar en el Certificado Internacional de Francobordo o en

4) Si después del reconocimiento de renovación a que se hace referencia en el párrafo 1) b) del artículo 14 no puede expedirse un nuevo certificado al buque antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización que efectúe el reconocimiento podrá prorrogar la validez del certificado existente por un período que no exceda de cinco meses. Esta prórroga se anotará en el certificado y no se concederá más que cuando no se haya hecho ninguna modificación en la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones, que afecte al francobordo.

5) Si en la fecha de expiración de un certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un período de más de tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones del presente artículo, podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2), 5) y 6), que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual antes del periodo estipulado en el artículo 14:

a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;

b) el reconocimiento anual subsiguiente prescrito en el artículo 14 se efectuará a los intervalos que en dicho artículo se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;

c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en el artículo 14.

9) El Certificado internacional de francobordo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

a) si el casco o las superestructuras del buque han sufrido reformas de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor;

b) si los accesorios y los dispositivos mencionados en el párrafo 1) c) del artículo 14 no se han mantenido en buen estado de funcionamiento;

c) si en el certificado no figura una anotación que indique que el buque ha sido objeto de reconocimiento tal como se estipula en el párrafo 1) c) del artículo 14;

d) si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada.

10) a) El plazo de validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido por una Administración a un buque al que se conceda una exención en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo 6 no excederá de cinco años. Dicho certificado estará sujeto a un procedimiento de renovación, refrendo, prórroga y anulación análogo al estipulado en este artículo para el Certificado internacional de francobordo;

b) la validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque al que se conceda una exención en virtud del párrafo 4) del artículo 6, quedará limitada a la duración del viaje para el que se expide dicho certificado.

11) Todo certificado expedido a un buque por una Administración dejará de tener validez si el buque pasa a enarbolar el pabellón de otro Estado."

Artículo 21

Control

En el párrafo 1) c) la referencia al "párrafo 3)" se sustituye por "párrafo 9)".

ANEXO B

MODIFICACIONES Y ADICIONES A LOS ANEXOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966

ANEXO I

REGLAS PARA LA DETERMINACION DE LAS LINEAS DE CARGA

CAPITULO I - GENERALIDADES

Regla 1

Resistencia del casco

Se modifica el título de modo que diga "Resistencia del buque".

En la primera frase de la regla se sustituye la palabra "casco" por "buque".

Regla 2

Aplicación

Añádanse los nuevos párrafos 6) y 7) siguientes:

"6) Las reglas 22 2) y 27) se aplicarán únicamente a los buques cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente en la fecha en que entre en vigor el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o posteriormente a esa fecha.

7) Los buques nuevos distintos de los especificados en el párrafo 6) cumplirán con lo dispuesto en la regla 27 del presente Convenio (en su forma enmendada) o en la regla 27 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (aprobado el 5 de abril de 1966), según lo determine la Administración."

Regla 3

Definiciones de los términos usados en los anexos

Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente:

"1) Eslora (L): el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación). En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto."

En el párrafo 5) b) se sustituyen las palabras "la línea de trazado de la cubierta con la de las planchas de costado del forro" por "las líneas de trazado de la cubierta y del costado".

Regla 5

Marca de francobordo

En la última frase de la regla se suprimen las palabras "(como se indica en la figura 2)".

Regla 9

Comprobación de las marcas

Se suprime la referencia a "1966" en relación con el Certificado internacional de francobordo."

CAPITULO II - CONDICIONES DE ASIGNACION DEL FRANCOBORDO

Regla 10

Información que procede facilitar al capitán

Se sustituye el texto actual del párrafo 2) por el siguiente:

"2) Todo buque al que, al término de su construcción, no se le exija que sea objeto de una prueba de estabilidad en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor:

a) será sometido a dicha prueba con objeto de determinar su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad en la condición de buque en rosca;

b) llevará a bordo, a disposición del capitán y en una forma aprobada, toda la información de garantía que sea necesaria para poder obtener por procedimientos rápidos y sencillos una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en todas las condiciones de servicio normal que quepa esperar;

c) llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes demostrativos de que esa información ha sido aprobada por la Administración;

d) quedará exento, si la Administración lo aprueba, de dicha prueba de estabilidad al término de su construcción, a condición de que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y se demuestre, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque."

Regla 15

Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas

En la última frase del párrafo 5) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación".

Regla 22

Imbornales, tomas y descargas

En la primera frase del párrafo 1) intercálense las palabras ",salvo en los casos indicados en el párrafo 2)," a continuación de "provistas,".

Se añade al párrafo siguiente al texto existente:

"2) Sólo se permitirán los imbornales que atraviesen el forro exterior desde superestructuras cerradas, utilizadas para el transporte de carga, en los casos en que, dado que el buque escore 5° a una u otra banda, el borde de la cubierta de francobordo no quede sumergido. En los demás casos se dirigirá el desagüe hacia el interior del buque de conformidad con lo prescrito en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor."

Los actuales párrafos 2) a 5) pasan a ser 3) a 6).

En el párrafo renumerado 4) la referencia al "párrafo 1)" queda sustituida por "párrafo 2).

En la primera frase del párrafo renumerado 6) se sustituyen las palabras "Todas las válvulas y accesorios fijos al casco" por "Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas".

Regla 23

Portillos

En el párrafo 2) de la regla se sustituye la palabra "flotación" por "línea de carga de verano (o de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, dado que tal línea haya sido asignada)".

Regla 24

Portas de desagüe

En la primera frase del párrafo 2) se sustituyen las palabras "el área calculada" por "el área calculada de conformidad con el párrafo 1)".

En la última frase del párrafo 2) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación".

En el párrafo 3) se sustituyen las palabras "Cuando un buque tenga un tronco que no cumple" por "Cuando un buque provisto de un tronco no cumpla".

CAPITULO III - FRANCOBORDOS

Regla 27

Tipos de buques

El texto actual queda sustituido por el siguiente:

"1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos, 'A' y 'B'.

Buques de tipo 'A'

2) Buque de tipo 'A' será el que:

a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;

b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas frisadas de acero o de otro material equivalente, estancas; y

c) tenga baja permeabilidad en los espacios de carga llenos.

3) Un buque de tipo 'A' de eslora superior a 150 m al que se le haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo 'B', cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). En tal buque el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

4) A los buques de tipo 'A' se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la tabla A de la regla 28.

Buques de tipo 'B'

5) Los buques que no se ajusten a lo dispuesto para los buques de tipo 'A' en los párrafos 2) y 3) se considerarán como buques de tipo 'B'.

6) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la regla 15, salvo por lo que respecta al párrafo 7), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla B de la regla 28, aumentados en los valores indicados en la tabla siguiente:

INCREMENTO DEL FRANCOBORDO SOBRE EL FRANCOBORDO TABULADO PARA BUQUES DE TIPO "B" CUYAS TAPAS DE ESCOTILLA NO CUMPLAN CON LA REGLA 15 7) o LA REGLA 16

| Eslora del buque (metros) | Incremento de francobordo (milímetros) | Eslora del buque (metros) | Incremento de francobordo (milímetros) | Eslora del buque (metros) | Incremento de francobordo (milímetros) |
|---|---|---|---|---|---|
| 108 y menor | 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 | 208 |
| 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 |

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 220 m de eslora serán determinados por la Administración.

7) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la regla 15 7) ó en la regla 16 se les asignarán francobordos basados en la tabla B de la regla 28, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 8) a 13) inclusive de la presente regla.

8) A todo buque de tipo 'B' de eslora superior a 100 m se le podrá asignar un francobordo inferior a los prescritos en virtud del párrafo 7), a condición de que, considerado el valor de la reducción concedida, la Administración estime que:

a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas;

b) los medios de desagüe son adecuados;

c) las tapas de las escotillas situadas en emplazamientos 1 y 2 cumplen con lo dispuesto en la regla 16 y tienen resistencia suficiente, considerados con especial atención sus dispositivos de estanquidad y sujeción; y

d) el buque, cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11), habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). Si el buque tiene una eslora superior a 150 m el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo 'B' que cumplan con lo prescrito en los párrafos 8), 11), 12) y 13), los valores de la tabla B de la regla 28 no se reducirán en más de un 60% de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas B y A para las correspondientes esloras.

10) a) La reducción del francobordo tabulado permitida en virtud del párrafo 9) se podrá aumentar hasta el total de la diferencia existente entre los valores de la tabla A y los de la tabla B de la regla 28, a condición de que el buque cumpla con lo prescrito en:

i) la regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 4), como si se tratara de un buque de tipo 'A';

ii) los párrafos 8), 11) y 13) de la presente regla; y

iii) el párrafo 12) de la presente regla, siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales que no sea un mamparo límite del espacio de máquinas, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes dispuestos en sentido longitudinal.

b) Si el buque tiene una eslora superior a 150 m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

Condición inicial de carga

11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:

a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales.

b) Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios:

i) La carga habrá de ser homogénea.

ii) Todos los compartimientos de carga, salvo los mencionados en el inciso iii), pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará cargado en un 98%.

iii) Si el buque está destinado a navegar con arreglo a su línea de flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, éstos se considerarán vacíos a condición de que la altura del centro de gravedad calculada sobre esa base no sea inferior a la calculada con arreglo al inciso ii).

iv) Se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener líquidos y provisiones de consumo se carga al 50% de su capacidad. Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tiene máxima superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques que habrá que tener en cuenta serán aquellos en que el efecto de la superficie libre sea máximo; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido está en el centro del volumen del tanque. Los demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la distribución de los líquidos de consumo entre dichos tanques se efectuará de modo que se obtenga la máxima altura posible por encima de la quilla para el centro de gravedad.

v) A un ángulo de escora no superior a 5° en cada compartimiento que contenga líquidos tal como prescribe el inciso ii), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta el efecto máximo de superficie libre. Cabrá utilizar en lugar de ello el efecto real de superficie libre, a condición de que la Administración estime aceptables los métodos de cálculo.

vi) Los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:

| | |
|---|---|
| agua salada | 1,025 |
| agua dulce | 1,000 |
| combustible líquido | 0,950 |
| aceite diesel | 0,900 |
| aceite lubricante | 0,900 |

Hipótesis de avería

12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:

a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.

b) La extensión transversal de la avería es igual a B/5 o a 11,5 m, si este valor es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal del buque, al nivel de la línea de flotación en carga de verano.

c) Si una avería de menor extensión que la indicada en los subpárrafos a) y b) origina un estado de mayor gravedad, esta avería de menor extensión será la supuesta.

d) Salvo que el párrafo 10) a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes, a condición de que el mamparo límite longitudinal más próximo a crujía del compartimiento no ocupe una posición que quede dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales límite de tanques laterales, que no se extiendan abarcando toda la manga del buque, no se supondrán dañados, a condición de que rebasen la extensión transversal de la avería supuesta que se prescribe en el subpárrafo b).

Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos de no más de 3 m de longitud situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como dicha extensión queda establecida en el subpárrafo b), podrá considerarse intacto tal mamparo transversal y los compartimientos adyacentes podrán ser inundables aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta, en un mamparo transversal hay una bayoneta o un nicho de más de 3 m de longitud, los dos compartimientos adyacentes a ese mamparo se considerarán inundados. A los efectos de la presente regla no se considerará que forma bayoneta la constituida por el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa.

e) Cuando un mamparo transversal principal situado dentro de la extensión transversal de la avería supuesta esté escalonado en más de 3 m en la zona de un tanque de doble fondo o de un tanque lateral, los tanques de doble fondo o laterales adyacentes a la parte escalonada del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas que den a una o varias bodegas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, tales bodega o bodegas se considerarán inundadas simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas, si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán como vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición será aplicable aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, salvo en el caso de que se hayan instalado válvulas de compuerta en mamparos situados entre tanques contiguos y tales válvulas se accionen desde cubierta. Las tapas de registro con pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, salvo en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación.

f) Cuando se prevea inundación de dos compartimientos adyacentes cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de $1/3\ L^{2/3}$ o de 14,5 m, si este valor es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si la distancia que media entre los mamparos transversales es menor, se supondrá que no existen uno o más de éstos a fin de alcanzar la separación mínima entre mamparos.

Condición de equilibrio

13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que:

a) Considerados el incremento de carena, la escora y el asiento, la flotación final después de inundación esté por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva descendente. Entre esas aberturas se cuentan las de los conductos de aire, los ventiladores y las aberturas que se cierran con puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan con la regla 12) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan con la regla 16 o con la regla 19 4)); pueden no figurar entre ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan con la regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la regla 27 2), puertas de corredera estancas teleaccionadas y portillos de tipo fijo (que cumplan con la regla 23). No obstante, en el caso de puertas que separen un espacio de máquinas principales de un compartimiento del aparato de gobierno, las puertas estancas podrán ser puertas de bisagra de cierre rápido, que se mantendrán cerradas durante la travesía mientras no se utilicen, y a condición también de que la falca inferior de tales puertas quede por encima de la línea de flotación en carga de verano.

b) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el párrafo 12) b), se encuentran tuberías, conductos o túneles, se tomen medidas para impedir que por medio de estos elementos pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que se supone que son inundables en los cálculos correspondientes a cada caso de avería.

c) El ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda de 15°. Podrá admitirse una escora de hasta 17°si no se produce inmersión de ninguna parte de la cubierta.

d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva.

e) Si se sumerge una parte cualquiera de la cubierta situada fuera del compartimiento que se supone inundado en un caso concreto de avería, o en cualquier caso en que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda considerarse como dudoso, se investigue la estabilidad residual. Podrá estimarse que ésta es suficiente si la curva de brazos adrizantes, más allá de la posición de equilibrio, abarca una gama de 20° como mínimo y si dentro de dicha gama el brazo adrizante máximo es, por lo menos, de 0,1 m. El área bajo la curva de brazos adrizantes dentro de esa gama no será inferior a 0,0175 m.rad. La Administración tomará en consideración el riesgo posiblemente presentado por las aberturas, protegidas o no protegidas, que puedan quedar temporalmente sumergidas dentro de los límites de la estabilidad residual.

f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación.

Buques sin medios propios de propulsión

14) A las barcazas, gabarras y otros buques carentes de medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) se les podrán asignar francobordos de tipo 'A'.

a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubertadas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'.

b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 25 2) 26 3) y 39 no se aplicará a las gabarras sin dotación.

c) A esas gabarras sin dotación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frisadas, de acero o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% inferior al calculado de conformidad con las presentes reglas.

Regla 37

Reducción por superestructuras y troncos

En la nota al pie de las tablas correspondientes a los buques de tipo "A" y de tipo "B", se intercala la expresión "y troncos" después de la palabra "superestructuras".

Regla 38

Arrufo

En la definición de "y" del párrafo 12) se sustituyen las palabras "extremo de la línea de arrufo" por "la perpendicular de popa o de proa".

Regla 40

Francobordos mínimos

En la primera frase del párrafo 4) se sustituye "párrafo 1)" por "párrafo 3)".

CAPITULO IV - PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA BUQUES A LOS QUE SE ASIGNEN FRANCOBORDOS PARA EL TRANSPORTE DE MADERA EN CUBIERTA

Regla 44

Estiba

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Generalidades

1) Las aberturas de la cubierta de intemperie sobre las que se estibe la carga irán firmemente cerradas y aseguradas.

Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz.

2) Las cubertadas de madera se extenderán ocupando al menos toda la longitud disponible, que será la longitud total del pozo o de los pozos situados entre superestructuras.

Cuando no haya superestructura limitativa en el extremo popel, la madera se extenderá al menos hasta el extremo popel de la escotilla situada más a popa.

Estabilidad

7) Se dispondrá todo lo necesario para que haya un margen de seguridad en cuanto a estabilidad en todas las fases del viaje, teniendo en cuenta aumentos de peso como los debidos a absorción de agua y formación de hielo, si procede, y disminuciones de peso como las debidas a consumo de combustible y de provisiones.*

Protección de la tripulación, acceso a los espacios de máquinas, etc.

8) Además de cumplir con lo prescrito en la regla 25 5) a cada banda de la cubertada se instalarán barandillas o andariveles con espaciamiento intermedio, en sentido vertical, de no más de 350 mm hasta una altura mínima de 1 m por encima de la carga.

Además se instalará un andarivel, preferiblemente de cable con tensor acoplado, bien atesado, lo más cerca posible del eje longitudinal del buque. Los candeleros de las barandillas y andariveles estarán espaciados de modo que no sea excesivo el seno del cable. Si la cubertada es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquélla sujetándola firmemente por debajo del andarivel o cerca del mismo.

9) Cuando no se pueda cumplir lo prescrito en el párrafo 8), se utilizarán otros medios que a juicio de la Administración sean satisfactorios.

* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera aprobado inicialmente por la Organización mediante la resolución A.287(VIII) y enmendado por el Comité de Seguridad Marítima en su 39° período de sesiones.

Se extenderá la cubertada de madera de banda a banda acercándola lo más posible al costado del buque y dejando espacio necesario para obstáculos como barandillas, barraganetes, pies derechos, etc, a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una media del 4% de la manga. Se estibará, dándole la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos a la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo de popa.

3) En los buques que naveguen en invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubertada no excederá, por encima de la cubierta de intemperie, de un tercio de la manga máxima del buque.

4) La cubertada de madera irá estibada de modo compacto, amarrada y sujeta. No entorpecerá en modo alguno la navegación ni la realización de trabajos necesarios a bordo.

Pies derechos

5) Cuando la naturaleza de la madera transportada exija el empleo de pies derechos, éstos tendrán la resistencia necesaria considerando la manga del buque; la resistencia de los pies derechos no será mayor que la de las amuradas y el espaciamiento entre ellos será el apropiado para la longitud y el tipo de las piezas transportadas, pero no excederá de 3 m. Se proveerán fuertes angulares, tinteros metálicos u otros medios igualmente eficaces para sujetar los pies derechos.

Trincas

6) La cubertada de madera se sujetará de manera eficaz en toda su longitud mediante un sistema de trincas que la Administración juzgue aceptable según el tipo de las piezas transportadas.*

* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera aprobado inicialmente por la Organización mediante la resolución A.287(VIII) y enmendado por el Comité de Seguridad Marítima en su 39° período de sesiones.

Medios para el gobierno del buque

10) Los medios para el gobierno del buque estarán protegidos de modo eficaz contra los daños que les pueda ocasionar la carga y, en la medida de lo posible, serán accesibles. Se dispondrá lo necesario para poder gobernar el buque en el supuesto de que se averíen los medios de gobierno principales."

Regla 45

Cálculo del francobordo

Al final del párrafo 5) se sustituye el punto por una coma y se añade el siguiente texto: "o de acuerdo con la regla 40 8) a partir del calado de verano para el transporte de madera, medido desde el canto superior de la quilla hasta la línea de carga de verano para el transporte de madera on cubierta."

ANEXO II

ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES

Regla 46

Zonas y regiones periódicas de invierno del hemisferio Norte

Se sustituye la última frase del párrafo 1) b) por la siguiente: "Se excluirán de esta zona la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, la región periódica de invierno del Atlántico Norte y la parte del Mar Báltico situada más allá del paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak. Las Islas Shetland se considerarán situadas en el límite entre las zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 noviembre a 31 marzo
VERANO: 1 abril a 31 octubre"

Regla 47

Zona periódica de invierno del hemisferio Sur

Al final del párrafo, se sustituyen las palabras "hasta la costa occidental del continente americano" por "hasta el punto de latitud 33°S y longitud 79°W, luego la loxodrómica hasta el punto de latitud 41°S y longitud 75°W, luego la loxodrómica hasta el faro Punto Corona, isla de Chiloé, latitud 41°47'S y longitud 73°53'W, luego, paralelamente a las costas septentrional, oriental y meridional de la isla de Chiloé, hasta el punto de latitud 43°20'S y longitud 74°20', y luego al meridiano 74°20'W hasta el paralelo 45°45'S, incluyendo la zona interior de los canales de Chiloé desde el meridiano 74°20'W hacia el Este."

Se suprime la línea límite sur de la zona de verano del hemisferio Sur desde el punto de latitud 33°S y longitud 79°W, hacia el Este, hasta la costa occidental del continente americano. Se traza una loxodrómica desde dicho punto de latitud 33°S y longitud 79°W hasta el punto de latitud 41°S y longitud 75°W; desde este punto se traza una loxodrómica hasta el faro de Punta Corona en la isla de Chiloé, latitud 41°47'S y longitud 73°53'W; desde este punto se marcan las costas norte, este y sur de la isla de Chiloé como límites hasta el punto de latitud 43°20'S y longitud 74°20'W, el meridiano de longitud 74°20'W hasta el paralelo de latitud 45°45'S, y este paralelo hasta la costa occidental de América del Sur.

Se suprime del límite sur de la zona tropical la loxodrómica desde el punto de latitud 26°S y longitud 75°W hasta la costa occidental de América del Sur en la latitud de 30°S. Se traza una loxodrómica desde el punto de latitud 26°S y longitud 75°W hasta el punto de latitud 32°47'S y longitud 72°W y luego el paralelo de latitud 32°47'S hasta la costa occidental de América del Sur.

Regla 48

Zona tropical

Al final del primer subpárrafo del párrafo 2), se sustituyen las palabras "y la loxodrómica desde este último punto hasta la costa occidental del continente americano a una latitud de 30°S." por "la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 32°47'S y longitud 72°W y desde este punto el paralelo de latitud 32°47'S hasta la costa occidental de América del Sur."

En el segundo subpárrafo del párrafo 2) la palabra "Coquimbo" se sustituye por la palabra "Valparaíso".

Regla 49

Regiones periódicas tropicales

En el párrafo 4) b) se sustituyen las palabras "hasta la longitud 120°E y desde aquí por el meridiano de longitud 120°E hasta la costa de Australia" por "hasta la longitud 114°E y desde aquí por el meridiano de longitud 114°E hasta la costa de Australia".

Mapa de las zonas y de las regiones periódicas

Se sustituyen las palabras "ZONA PERIODICA DE INVIERNO" donde indican el área a lo largo de la costa oriental de los Estados Unidos por "REGION PERIODICA DE INVIERNO".

La primera parte de estas enmiendas no afecta al texto español. En todas las partes del mapa en que aparece la expresión "ZONA PERIODICA TROPICAL" se sustituye ésta por "REGION PERIODICA TROPICAL".

En la nota se sustituye la palabra "occidental" por "oriental".

Se desplaza el límite de la zona periódica tropical de la costa de Australia, de la longitud de 120°E a la longitud de 114°E.

ANEXO III

CERTIFICADOS

Los modelos existentes del Certificado internacional de francobordo, 1966 y del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se sustituirán por los siguientes:

"Modelo del Certificado internacional de francobordo

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[1/]

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Puerto de matrícula .....
Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros).....
Número IMO[2/] .....

Francobordo asignado como:[3/] Tipo de buque[3/]

(Buque nuevo — (Tipo 'A'
( — (Tipo 'B'
(Buque existente — (Tipo 'B' con francobordo reducido
(Tipo 'B' con francobordo aumentado

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

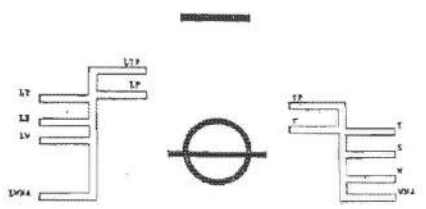
2/ De conformidad con la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, la inclusión de éste dato tiene carácter voluntario.

3/ Táchese según proceda.

| | Francobordo medido desde la línea de cubierta 4/ | Trazado de la línea de carga 4/ |
|---|---|---|
| Tropical | ..... mm (T) | ..... mm por encima de (V) |
| Verano | ..... mm (V) | ..... mm Borde superior, de la línea que pasa por el centro del anillo |
| Invierno | ..... mm (I) | ..... mm por debajo de (V) |
| Atlántico Norte invierno | ..... mm (ANI) | ..... mm por debajo de (V) |
| Madera tropical | ..... mm (MT) | ..... mm por encima de (MV) |
| Madera verano | ..... mm (MV) | ..... mm por encima de (V) |
| Madera invierno | ..... mm (MI) | ..... mm por debajo de (MV) |
| Madera Atlántico Norte invierno | ..... mm (MANI) | ..... mm por debajo de (MV) |

Reducción en agua dulce para todos los francobordos, diferentes del de madera ..... mm. Para el francobordo para madera ..... mm.

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se miden estos francobordos está a ..... mm de la cubierta ..... en el costado.



4/ No es necesario consignar en el certificado los francobordos y líneas de carga que no sean aplicables. Las líneas de carga de compartimentado podrán consignarse en el certificado con carácter voluntario.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que han sido asignados los francobordos y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

El presente certificado es válido hasta .....5/ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad)

Notas: 1 Cuando un buque parta de un puerto situado en un río o en aguas interiores, se le permitirá cargar hasta un calado mayor, correspondiente al peso de combustible y otras provisiones necesarias para el consumo entre el punto de salida y la mar.

2 Cuando un buque navegue en agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga correspondiente podrá sumergirse en la cantidad correspondiente a la concesión para agua dulce indicada anteriormente. Cuando la densidad sea diferente de la unidad se hará una concesión proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

5/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 1) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.

Refrendo de reconocimientos anuales

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c):

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) ó 19 6) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)3/ del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

3/ Táchese según proceda

Modelo del Certificado Internacional de exención relativo al francobordo

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCION RELATIVO AL FRANCOBORDO

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización reconocida)

Datos relativos al buque1/

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Puerto de matrícula .....
Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros) .....
Número IMO2/ .....

SE CERTIFICA:

Que el buque queda exento de las disposiciones del Convenio por aplicación de lo prescrito en el artículo 6 2)/6 4)3/ del mismo.

Las disposiciones del Convenio de las que el buque queda exento en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2), son las siguientes:
.....
.....
.....

El viaje para el cual se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 4) es:

Desde: .....

Hasta: .....

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2/ De conformidad con la resolución A.600(15) Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

3/ Táchese según proceda.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2) o el artículo 6 4):
.....
.....
.....

El presente certificado es válido hasta .....4/ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

..... .....
(Fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 10) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.

Refrendo de reconocimientos anuales

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c):

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en artículo 19 3) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificdo hasta la llegada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) ó el artículo 19 6) sean aplicables

El presente certificado se acaptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)3/ del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

3/ Táchese según proceda."

COPIA AUTENTICA CERTIFICADA del texto español del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, hecho en Londres el 11 de noviembre de 1988, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

Londres, 10. IV. 1989

تعديلات عام 2014 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(القرار MSC.375(93))

《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》2014 年修正案

第 MSC.375(93)号决议

2014 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

(Resolution MSC.375(93))

AMENDEMENTS DE 2014 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

(Résolution MSC.375(93))

ПОПРАВКИ 2014 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

(Резолюция MSC.375(93))

ENMIENDAS DE 2014 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

(Resolución MSC.375(93))

مرفق

**تعديلات على المرفق باء لبروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدّلة**

**المرفق باء**

**مرفقات الاتفاقية في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها**

المرفق I

لوائح تحديد خطوط التحميل

الفصل 1
عموميات

**اللائحة 3**
*تعريفات المصطلحات المستخدمة في المرفقات*

1 تُضاف التعريفات الجديدة التالية بعد التعريف (16) :

"(17) *المراجعة* هي عملية منهجية ومستقلة وموثّقة للحصول على بيّنات للمراجعة وتقييمها بصورة موضوعية من أجل تحديد مدى استيفاء معايير المراجعة .

(18) *مخطط المراجعة* هو مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية الذي تضعه المنظمة والذي يأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

(19) *مدونة تنفيذ الصكوك* هي مدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.1070(28) .

(20) *معيار المراجعة* هو مدونة تنفيذ الصكوك ."

القرار MSC.375(93)
(المعتمد في 22 أيار/مايو 2014)

**تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدّلة**

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تشير إلى المادة 28(ب) من اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ،

وإذ تشير أيضاً إلى المادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988") بشأن إجراءات التعديل ،

وإذ تشير كذلك إلى أن الجمعية اعتمدت بالقرار A.1070(28) مدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية (مدونة تنفيذ الصكوك) ،

وقد أخذت علماً بالتعديلات المقترحة على بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 من أجل جعل مدونة تنفيذ الصكوك إلزامية ،

وقد نظرت ، في دورتها الثالثة والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل اقتُرحت وعُمّمت بموجب الفقرة 2(أ) من المادة VI منه ،

1 تعتمد ، بموجب الفقرة 2(د) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2 تقرر أنه عملاً باللائحة الجديدة 53 من المرفق IV ، حيثما استُخدمت عبارة "ينبغي" في مدونة تنفيذ الصكوك (مرفق القرار A.1070(28)) ، يُفهم منها على أنها تعني "يجب" ، باستثناء الفقرات 29 و30 و31 و32

3 تقرر أيضاً ، بموجب الفقرة 2(و)(i)(ب ب) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة اعتباراً من 1 تموز/يوليو 2015 ، ما لم يقم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقلّ عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالإبلاغ عن اعتراضاتها على التعديلات ؛

4 تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات ستدخل ، بموجب الفقرة 2(ز)(ii) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، حيّز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2016 فور قبولها بموجب الفقرة 3 أعلاه ؛

5 تطلب من الأمين العام أن يقوم ، طبقاً للفقرة 2(هـ) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، بإرسال نسخ مصدّقة من هذا القرار مع نص التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ؛

6 تطلب أيضاً من الأمين العام أن يرسل نسخاً من هذا القرار ومرفقه إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل .

**المرفق باء**

**مرفقات الاتفاقية في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها**

2 يُضاف المرفق الجديد IV بعد المرفق III على النحو التالي :

"المرفق IV

التحقق من الامتثال

**اللائحة 53**
*الانطباق*

يجب على الحكومات المتعاقدة أن تستخدم أحكام مدونة تنفيذ الصكوك في إطار اضطلاعها بواجباتها ومسؤولياتها التي تنصّ عليها هذه الاتفاقية .

**اللائحة 54**
*التحقق من الامتثال*

(1) تخضع كل حكومة متعاقدة لمراجعة دورية من قِبل المنظمة بموجب معيار المراجعة للتحقق من مدى تقيّدها بهذه الاتفاقية وتنفيذها لأحكامها .

(2) تقع على عاتق الأمين العام للمنظمة مسؤولية إدارة مخطط المراجعة استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

(3) تقع على عاتق كل حكومة متعاقدة مسؤولية تيسير القيام بالمراجعة وتنفيذ برنامج للإجراءات التصحيحية لمعالجة نتائج المراجعة استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

(4) إن المراجعة التي تخضع لها جميع الحكومات المتعاقدة يجب أن :

(أ) تستند إلى جدول شامل يُعدّه الأمين العام للمنظمة ، آخذاً في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ؛

(ب) تتم بشكل دوري على فترات فاصلة ، على أن تؤخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ."

第 MSC.375(93)号决议
(2014 年 5 月 22 日通过)

## 经修正的《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第二十八条第(二)款，

还忆及《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》(以下称"《1988 年载重线议定书》")关于修正程序的第 VI 条，

进一步忆及大会以第 A.1070(28)号决议通过了《国际海事组织文书实施规则》(《文书实施规则》)，

注意到使《文书实施规则》具有强制性的《1988 年载重线议定书》的建议修正案，

在其第九十三届会议上，审议了按照该第 VI 条第 2(a)款提出和分发的《1988 年载重线议定书》修正案，

1. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(d)款，通过《1988 年载重线议定书》修正案，其文本载于本决议之附件；

2. 决定，根据附则 IV 新第 53 条，凡《文书实施规则》(第 A.1070(28)号决议附件)中使用"应(should)"，均应理解为"须(shall)"，但第 29、30、31 和 32 款除外；

3. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(f)(ii)(bb)款，还决定所述修正案将在 2015 年 7 月 1 日视为被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的《1988 年载重线议定书》缔约国或其合计商船队占所有缔约国的所有商船队总吨位不少于 50%的缔约国表示反对该修正案；

4. 请相关缔约国注意，按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(g)(ii)款，该公约修正案在按照上述第 3 段被接受后，将于 2016 年 1 月 1 日生效；

5. 要求秘书长遵照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(e)款，将本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本分发给《1988 年载重线议定书》的所有缔约国；

6. 还要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非《1988 年载重线议定书》缔约国的本组织会员国。

附 件

经修正的《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》
附件 B 的修正案

附件 B

经《1988 年议定书》修订的公约的附则

附则 I

载重线核定规则

第 I 章
总 则

第 3 条
*本附则中所用各项名词的定义*

1 在定义(16)之后增加下列新的定义：

"(17) *审核*系指为获取和客观地鉴定审核证据以确定审核标准满足程度的系统、独立且有文件记录的一个过程。

(18) *审核机制*系指本组织建立的、考虑到本组织制订的各项导则的国际海事组织会员国审核机制。

(19) *文书实施规则*系指本组织以第 A.1070(28)号决议通过的《海事组织文书实施规则》(《文书实施规则》)。

(20) *审核标准*系指《文书实施规则》。"

附件 B

经《1988 年议定书》修订的公约的附则

2 在附则 III 之后增加新的附则 IV 如下：

"附则 IV

符合性验证

**第 53 条**
*适用范围*

各缔约国政府在履行本附则所含的其义务和责任时，须使用《实施规则》的规定。

**第 54 条**
*符合性验证*

(1) 每一缔约国政府均须接受本组织按照审核标准进行的定期审核，以对符合和实施本附则进行验证。

(2) 本组织秘书长基于本组织制订的导则，有责任管理该审核机制。

(3) 每一缔约国政府基于本组织制定的导则，均有责任便利开展审核和实施为处理审核结果的行动计划。

(4) 所有缔约国政府审核均须：

(a) 基于本组织秘书长制定的总体计划，并考虑到本组织制订的导则；和

(b) 定期进行，并考虑到本组织制订的导则。"

RESOLUTION MSC.375(93)
(adopted on 22 May 2014)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

RECALLING FUTHER that the Assembly, by resolution A.1070(28), adopted the *IMO Instruments implementation Code (III Code)*,

NOTING proposed amendments to the 1988 Load Lines Protocol to make the III Code mandatory,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-third session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1 ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to new regulation 53 of Annex IV, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES ALSO, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, have notified their objections to the amendments;

4 INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

6 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

ANNEX B

ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY
THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO

Annex I

Regulations for determining load lines

Chapter I
General

Regulation 3
*Definitions of terms used in the annexes*

1 The following new definitions are added after definition (16):

"(17) *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

(18) *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

(19) *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

(20) *Audit Standard* means the Code for Implementation."

ANNEX B

ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO

2 A new annex IV is added after annex III, to read as follows:

"Annex IV

Verification of compliance

**Regulation 53**
*Application*

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

**Regulation 54**
*Verification of compliance*

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

(4) Audit of all Contracting Governments shall be:

(a) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

(b) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization."

RÉSOLUTION MSC.375(93)
(adoptée le 22 mai 2014)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommé le "Protocole de 1988 sur les lignes de charge"), qui concerne les procédures d'amendement,

RAPPELANT EN OUTRE que l'Assemblée a adopté le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) par la résolution A.1070(28),

NOTANT les propositions d'amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge visant à rendre obligatoire l'utilisation du Code III,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-treizième session, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge qui avaient été proposés et diffusés conformément au paragraphe 2 a) de l'article VI dudit Protocole,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE que, en application de la nouvelle règle 53 de l'Annexe IV, les mots "devrait/devraient" employés dans le Code III (annexe à la résolution A.1070(28)) doivent être interprétés comme ayant le sens de "doit/doivent", sauf dans les paragraphes 29, 30, 31 et 32;

3. DÉCIDE AUSSI que, conformément au paragraphe 2 f) ii) bb) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2015, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte des navires de commerce de toutes les Parties, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

4. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément au paragraphe 2 g) ii) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2016, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus;

5. PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément au paragraphe 2 e) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge;

6. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE B DU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

ANNEXE B

ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLES QUE MODIFIÉES PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF

Annexe I

Règles pour la détermination des lignes de charge

Chapitre I
Généralités

**Règle 3**
*Définitions des termes utilisés dans les annexes*

1 Les nouvelles définitions suivantes sont ajoutées après la définition 16) :

"17) *Audit* désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé visant à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

18) *Programme d'audit* désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation.

19) *Code d'application* désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).

20) *Norme d'audit* désigne le Code d'application."

ANNEXE B

ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLES QUE MODIFIÉES PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF

2 Après l'annexe III est ajoutée une nouvelle annexe IV, libellée comme suit :

"Annexe IV

Vérification de la conformité

**Règle 53**
*Application*

Les Gouvernements contractants utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'ils s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Convention.

**Règle 54**
*Vérification de la conformité*

1) Tout Gouvernement contractant fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'il respecte et applique les dispositions de la présente Convention.

2) Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit conformément aux directives élaborées par l'Organisation.

3) Il incombe à tout Gouvernement contractant de faciliter la conduite de l'audit et la mise en œuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation.

4) L'audit de chaque Gouvernement contractant doit :

a) suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation; et

b) être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.375(93)
(принята 22 мая 2014 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VI Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (далее именуемого «Протокол о грузовой марке 1988 года»), касающуюся процедур внесения поправок,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что Ассамблея резолюцией A.1070(28) приняла *Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)*,

ОТМЕЧАЯ предложенные поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года с целью сделать обязательным Кодекс ОДИ,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто третьей сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 a) его статьи VI,

1 ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ, что согласно новому правилу 53 Приложения IV во всех случаях, когда в Кодексе ОДИ (приложение к резолюции A.1070(28)) используется слово «should», оно должно читаться как «shall», за исключением пунктов 29, 30, 31 и 32;

3 ПОСТАНОВЛЯЕТ ТАКЖЕ в соответствии с пунктом 2 f) ii) bb) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2015 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола о грузовой марке 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% всего торгового флота всех Сторон, не заявят о своих возражениях против поправок;

4 ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии с пунктом 2 g) ii) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки вступают в силу 1 января 2016 года после их принятия в соответствии с пунктом 3, выше;

5 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 e) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола о грузовой марке 1988 года;

6 ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ В К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ В

ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ

Приложение I

Правила определения грузовых марок

Глава I
Общие положения

**Правило 3**
*Определение терминов, применяемых в настоящих приложениях*

1 После определения 16) добавляются следующие новые определения:

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

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

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

20) *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению».

ПРИЛОЖЕНИЕ В

ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ

2 После Приложения III добавляется новое Приложение IV следующего содержания:

«Приложение IV

Проверка соответствия

**Правило 53**
*Применение*

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

**Правило 54**
*Проверка соответствия*

1) Каждое Договаривающееся правительство подвергается периодическим проверкам, проводимым Организацией в соответствии со стандартом проверки для проверки соответствия настоящей Конвенции и ее осуществления.

2) Генеральный секретарь Организации несет ответственность за осуществление Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией.

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

4) Проверка всех Договаривающихся правительств:

a) основана на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией; и

b) проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией».

RESOLUCIÓN MSC.375(93)
(adoptada el 22 de mayo de 2014)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de líneas de carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

RECORDANDO ADEMÁS que la Asamblea, mediante la resolución A.1070(28), adoptó el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III),

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmienda al Protocolo de líneas de carga de 1988 para conferir carácter obligatorio al Código III,

HABIENDO EXAMINADO, en su 93º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI del mismo,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las enmiendas a dicho protocolo, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DISPONE que, en cumplimiento de lo dispuesto en la nueva regla 53 del Anexo IV, la palabra "debería(n)", siempre que aparezca en el Código III (anexo de la resolución A.1070(28)), se interpretará con el sentido de "deberá(n)", excepto en los párrafos 29, 30, 31 y 32;

3 DISPONE TAMBIÉN que, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2015, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que rechazan las enmiendas;

4 INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2016, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 *supra*;

5 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988;

6 PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO B

ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

Anexo I

Reglas para determinar las líneas de carga

Capítulo I
Generalidades

Regla 3
*Definiciones de los términos usados en los anexos*

1 Se añaden las siguientes nuevas definiciones después de la definición 16):

"17) *Auditoría:* proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.

18) *Plan de auditorías:* Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización.

19) *Código de implantación:* Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).

20) *Norma de auditoría:* Código de implantación."

ANEXO B

ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

2 Se añade el siguiente nuevo anexo IV a continuación del anexo III:

"Anexo IV

Verificación del cumplimiento

Regla 53
*Aplicación*

Los Gobiernos Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades tal como figuran en el presente convenio.

Regla 54
*Verificación del cumplimiento*

1) Todo Gobierno Contratante estará sujeto a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente convenio.

2) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.

3) Todo Gobierno Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.

4) La auditoría de todos los Gobiernos Contratantes:

a) estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y

b) se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización."

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، التي اعتمدتها في 22 أيار/مايو 2014 لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثالثة والتسعين ، بموجب الفقرة 2(د) من المادة VI من البروتوكول . ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MSC.375(93) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会在其第九十三届会议上于 2014 年 5 月 22 日按照《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》第 VI 条第 2(d)款通过并载于第 MSC.375(93)号决议附件的该议定书修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, adopted on 22 May 2014 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-third session, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the Protocol, and set out in the annex to resolution MSC.375(93), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, adopté le 22 mai 2014 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, à sa quatre-vingt-treizième session, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole, lequel figure en annexe à la résolution MSC.375(93) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, одобренных 22 мая 2014 года Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто третьей сессии в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола и изложенных в приложении к резолюции MSC.375(93), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adoptado el 22 de mayo de 2014 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 93º período de sesiones, de conformidad con el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo, y que figura en el anexo de la resolución MSC.375(93), cuyo texto original ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

伦敦，
London,
Londres, le 02 march 2015
Лондон,
Londres,

J/11033(A/C/E/F/R/S)

تعديلات عام 2013 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدّلة

(القرار MSC.356(92))

经修正的《1966 年国际载重线公约1988 年议定书》
2013 年修正案

(第MSC.356(92)号决议)

2013 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.356(92))

AMENDEMENTS DE 2013 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

(Résolution MSC.356(92))

ПОПРАВКИ 2013 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.356(92))

ENMIENDAS DE 2013 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.356(92))

第 MSC.356(92)号决议
（2013 年 6 月 21 日通过）

## 经修正的《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》的修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第二十八条第（二）款，

还忆及《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》（以下称《1988 年载重线议定书》）关于修正程序的第 VI 条，

注意到为使《被认可组织规则》（《RO 规则》）成为强制性文件而提出的《1988 年载重线议定书》修正案，

在其第九十二届会议上，审议了按照第 VI 条第 2(a)项提出和分发的《1988 年载重线议定书》修正案，

1. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(d)项，通过《1988 年载重线议定书》修正案，其文本载于本决议附件；

2. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(f)(ii)(bb)目，决定该修正案将于 2014 年 7 月 1 日视为已被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的《1988 年载重线议定书》缔约国或其合计商船队占世界商船总吨位不少于 50%的缔约国表示反对该修正案；

3. 请有关缔约国注意，按《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(g)(ii)目，该修正案在按照上述第 2 段被接受后，将于 2015 年 1 月 1 日生效；

4. 要求秘书长遵照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(e)项，将本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本分发给所有《1988 年载重线议定书》缔约国；

5. 还要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非《1988 年载重线议定书》缔约国的本组织会员。

附件

## 经修正的《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》附则 B 的修正案

附则 I
载重线核定规则

第 1 章
总则

**第 2-1 条 – 对被认可组织的授权**

1 第 2-1 条现有文本由下文替代：

“主管机关须按照本公约的规定及本组织以第 MSC.349(92)号决议通过的《被认可组织规则》（《RO 规则》），对公约第 13 条和规则第 1(2)条所述的组织（包括船级社）予以授权，该《RO 规则》由第 1 部分和第 2 部分（应视为强制性规定）和第 3 部分（应视为建议性规定）组成，并可由本组织修正，条件是：

(a) 《RO 规则》第 1 部分和第 2 部分的修正案应按照本议定书第 VI 条规定予以通过、生效和实施；

(b) 《RO 规则》第 3 部分的修正案由海上安全委员会应按照其议事规则予以通过；和

(c) 海上安全委员会和海上环境保护委员会通过的任何相应修正案均应完全一致而且在同一时间生效或实施。”

RESOLUTION MSC.356(92)
(Adopted on 21 June 2013)

## AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

NOTING the proposed amendments to the 1988 Load Lines Protocol to make the Code for recognized organizations (RO Code) mandatory,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-second session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2014, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2015 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

5. ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

## AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

ANNEX I
Regulations for determining load lines

Chapter I
General

**Regulation 2-1 – Authorization of recognized organizations**

1 The existing text of regulation 2-1 is replaced with the following:

"The Administration shall authorize organizations, including classification societies, referred to in article 13 of the Convention and regulation 1(2) in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for Recognized Organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MSC.349(92), as may be amended by the Organization, provided that:

(a) amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VI of the present Protocol;

(b) amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

(c) any amendments adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate."

RÉSOLUTION MSC.356(92)
(adoptée le 21 juin 2013)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommé le "Protocole de 1988 sur les lignes de charge"), qui concerne les procédures d'amendement,

NOTANT les amendements qu'il est proposé d'apporter au Protocole de 1988 sur les lignes de charge pour rendre obligatoire le Code régissant les organismes reconnus,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-douzième session, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge qui avaient été proposés et diffusés conformément au paragraphe 2 a) de l'article VI dudit Protocole,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE que, conformément au paragraphe 2 f) ii) bb) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2014, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte des navires de commerce de toutes les Parties, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre cet amendement;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément au paragraphe 2 g) ii) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2015, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général de transmettre, conformément au paragraphe 2 e) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge;

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE B DU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

ANNEXE I
Règles pour la détermination des lignes de charge

CHAPITRE I
Généralités

**Règle 2-1 – Habilitation des organismes reconnus**

1 Le texte actuel de la règle 2-1 est remplacé par ce qui suit :

"L'Administration doit habiliter les organismes, y compris les sociétés de classification, visés à l'article 13 de la Convention et au paragraphe 2 de la règle 1 conformément aux dispositions de la présente Convention et aux dispositions du Code régissant les organismes reconnus, consistant en une partie 1 et une partie 2 (dont les dispositions doivent être considérées comme obligatoires) et en une partie 3 (dont les dispositions doivent être considérées comme des recommandations), que l'Organisation a adopté par la résolution MSC.349(92), et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation, à condition que :

a) les amendements à la partie 1 et à la partie 2 du Code régissant les organismes reconnus soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VI du présent Protocole;

b) les amendements à la partie 3 du Code régissant les organismes reconnus soient adoptés par le Comité de la sécurité maritime conformément à son Règlement intérieur; et

c) les amendements que pourraient adopter le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin soient identiques et entrent en vigueur ou prennent effet à la même date, selon qu'il convient."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.356(92)
(принята 21 июня 2013 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VI Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (далее именуемого «Протокол о грузовой марке 1988 года»), касающуюся процедур внесения поправок,

ОТМЕТИВ предложенные поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года с целью сделать обязательным Кодекс о признанных организациях (Кодекс ПО),

РАССМОТРЕВ на своей девяносто второй сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 a) его статьи VI,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 2 f) ii) bb) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2014 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола о грузовой марке 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% торгового флота всех Сторон, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии с пунктом 2 g) ii) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки вступают в силу 1 января 2015 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 e) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола о грузовой марке 1988 года;

5. ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ B К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ I
Правила определения грузовых марок

Глава I
Общие положения

**Правило 2-1 – Предоставление полномочий признанным организациям**

1 Существующий текст правила 2-1 заменяется следующим:

«Администрация должна предоставить полномочия организациям, включая классификационные общества, упомянутым в статье 13 Конвенции и правиле 1 2), в соответствии с положениями настоящей Конвенции и Кодекса о признанных организациях (Кодекс ПО), состоящего из части 1, части 2 (положения которых рассматриваются как обязательные) и части 3 (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятого Организацией резолюцией MSC.349(92), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что:

a) поправки к части 1 и части 2 Кодекса ПО одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VI настоящего Протокола;

b) поправки к части 3 Кодекса ПО одобряются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры; и

c) любые поправки, одобренные Комитетом по безопасности на море и Комитетом по защите морской среды, являются идентичными и вступают в силу или начинают действовать одновременно, как это требуется».

RESOLUCIÓN MSC.356(92)
(adoptada el 21 de junio de 2013)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de líneas de carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

OBSERVANDO las propuestas de enmienda al Protocolo de líneas de carga de 1988 para conferir carácter obligatorio al Código para las organizaciones reconocidas (Código OR),

HABIENDO EXAMINADO, en su 92º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI del mismo,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DETERMINA, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2014, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de las flotas mercantes de todas las Partes hayan notificado que rechazan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2015, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988;

5 PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO I
Reglas para determinar las líneas de carga

Capítulo I
Generalidades

**Regla 2-1 – Autorización de organizaciones reconocidas**

1 El texto actual de la regla 2-1 se sustituye por el siguiente:

"La Administración autorizará a las organizaciones, incluidas las sociedades de clasificación, a que se hace referencia en el artículo 13 del Convenio y en la regla 1 2), de conformidad con las disposiciones del presente Convenio y con las del Código para las organizaciones reconocidas (Código OR), el cual está compuesto por una parte 1 y una parte 2 (cuyas disposiciones se entenderá que son obligatorias), y una parte 3 (cuyas disposiciones se entenderá que son recomendatorias), adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.349(92), según sean enmendadas por la Organización, siempre que:

a) las enmiendas a la parte 1 y a la parte 2 del Código OR se adopten, entren en vigor y tengan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo VI del presente Protocolo;

b) las enmiendas a la parte 3 del Código OR sean enmendadas por el Comité de seguridad marítima de conformidad con su Reglamento interior; y

c) todas las enmiendas adoptadas por el Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino sean idénticas y entren en vigor o tengan efecto al mismo tiempo, según proceda."

القرار MSC.356(92)
(المعتمد في 21 حزيران/يونيو 2013)

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدّلة

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تشير إلى المادة 28(ب) من اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ،

وإذ تشير أيضاً إلى المادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988") بشأن إجراءات التعديل ،

وقد أخذت علماً بالتعديلات المقترحة على بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 من أجل جعل مدونة الهيئات المعتمدة (مدونة RO) إلزامية ،

وقد نظرت ، في دورتها الثانية والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل اقتُرحت وعُمّمت بموجب الفقرة 2(أ) من المادة VI منه ،

1. تعتمد ، بموجب الفقرة 2(د) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب الفقرة 2(و)(ii)(ب ب) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة اعتباراً من 1 تموز/يوليو 2014 ، ما لم يقم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقلّ عن 50 بالمئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالإبلاغ عن اعتراضاتها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات ستدخل ، بموجب الفقرة 2(ز)(ii) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2015 فور قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب من الأمين العام أن يقوم ، طبقاً للفقرة 2(هـ) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، بإرسال نسخ مصدّقة من هذا القرار مع نص التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ؛

5. تطلب أيضاً من الأمين العام أن يرسل نسخاً من هذا القرار ومرفقه إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل .

مرفق

تعديلات على المرفق باء لبروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدّلة

المرفق ا
لوائح تحديد خطوط التحميل

الفصل ا
عموميات

اللائحة 2-1 – تفويض الهيئات المعتمدة

1 يُستعاض عن النصّ الحالي للائحة 2-1 بما يلي :

"تقوم الإدارة بتفويض الهيئات ، بما فيها هيئات تصنيف السفن ، المشار إليها في المادة 13 من الاتفاقية واللائحة 1(2) بموجب أحكام هذه الاتفاقية ومدونة الهيئات المعتمدة (مدونة RO) ، التي تتألف من الجزء 1 والجزء 2 (الأحكام التي يجب أن تُعتبر إلزامية) والجزء 3 (الأحكام التي يجب أن يُعتبر أنها تحمل طابع التوصية) ، بالصيغة التي اعتمدتها بها المنظمة بالقرار MSC.349(92) ، وبالصيغة التي قد تُعدّلها بها المنظمة ، شريطة ما يلي :

(أ) يجب أن تُعتمد التعديلات على الجزء 1 والجزء 2 من مدونة الهيئات المعتمدة وتغدو سارية المفعول ونافذة بموجب أحكام المادة VI من هذا البروتوكول ؛

(ب) يجب أن تُعتمد التعديلات على الجزء 3 من مدونة الهيئات المعتمدة من قِبل لجنة السلامة البحرية بموجب نظامها الداخلي ؛

(ج) يجب أن تكون أي تعديلات تعتمدها لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية متطابقة وأن تغدو سارية المفعول أو نافذة في الوقت عينه ، حسب الاقتضاء ."

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدّلة ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والتسعين ، في 21 حزيران/يونيو 2013 ، ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MSC.356(92) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于 2013 年 6 月 21 日在其第九十二届会议上通过并载于第 MSC.356(92)号决议附件的经修正的《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, as amended, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-second session on 21 June 2013, and set out in the annex to resolution MSC.356(92) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale le 21 juin 2013, à sa quatre-vingt-douzième session, qui figure en annexe à la résolution MSC.356(92) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года с поправками, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто второй сессии 21 июня 2013 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.356(92) Комитета, подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma enmendada, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 92º período de sesiones el 21 de junio de 2013, e incluido en el anexo de la resolución MSC.356(92) del Comité, y cuyo original ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

伦敦，
London,
Londres, le 31 July 2014
Лондон,
Londres,

J/10935 (A/C/E/F/R/S)

تعديلات عام 2012 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدّلة

(القرار MSC.345(91))

# 经修正的《1966年国际载重线公约》1988年议定书的2012年修正案

(第MSC.345(91)号决议)

# 2012 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC 345(91))

# AMENDEMENTS DE 2012 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

(Résolution MSC.345(91))

# ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.345(91))

# ENMIENDAS DE 2012 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.345(91))

## 第 MSC.345(91)号决议
（2012 年 11 月 30 日通过）

## 经修正的《1966年国际载重线公约》1988年议定书的修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第二十八条第（二）款，

还忆及《1966 年国际载重线公约》1988 年议定书（以下称“1988 年载重线议定书”）第 VI 条关于修正程序的规定，

认识到有必要对油船、化学品船和气体船破损稳性要求中初始装载状态和平衡状态的应用作进一步明确和统一，

在其第九十一届会议上审议了按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(a)款提出和分发的《1988 年载重线议定书》修正案，

1. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(d)款，通过《1988 年载重线议定书》修正案，其文本载于本决议附件中；

2. 按照《1988年载重线议定书》第VI条第2(f)(ii)(bb)款，决定上述修正案须于2014年1月1日视为已被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的《1988年载重线议定书》缔约国或拥有商船合计吨位不少于世界商船总吨位50%的缔约国表示反对该修正案；

3. 请各缔约国注意，按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(g)(ii)款，该修正案须在按上述第 2 段被接受后，于 2014 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘书长遵照《1988年载重线议定书》第VI条第2(e)款，将本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本分发给所有《1988年载重线议定书》缔约国；

5. 还要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非《1988年载重线议定书》缔约国的本组织会员国。

附 件

## 经修正的《1966年国际载重线公约》1988年议定书附则B的修正案

### 附则I
### 载重线核定规则

### 第III章
### 干 舷

**第 27 条 - 船舶类型**

***第 27(11)条 - 初始装载状态***

1 第(b)(iv)款的第一句由下文替代：

“计入船舶上用于装载每种消耗品及物料的液舱和处所的总容量的50%。”

2 在现有第(b)(iv)款后新增第(b)(v)款如下：

“(v) 压载水舱通常应视为空的，不应对其进行自由液面修正。”，

而且现有第(b)(v)和(b)(vi) 款相应重新编号为第(b)(vi)和(b)(vii) 款。

3 重新编号为第(b)(vi) 款的段落由下文替代：

“(vi) 在确定第 27(12)条规定的破损所用的最终状态时，可考虑选择下述处理自由液面的备选方法：

(aa) 方法 1（适用于虚拟修正）。初始状态的虚拟重心确定如下：

i. 应按照第(i)至(iv)项确定装载状态；

ii. 自由液面的修正计入重心高度；

iii. 使用上述装载状态下的重心高度，生成一个在夏季载重线吃水下水平纵倾时所有舱柜为空的虚拟初始状态；和

iii. 使用上述初始状态核查破损情况是否符合破损稳性衡准。

(bb) 方法 2（适用于按照破损情况下假定的液舱所装载液体使用实际自由液面力矩）。初始状态的虚拟重心确定如下：

i. 应按第(i)至(iv)项确定装载状态；

ii. 使用夏季载重线吃水下水平纵倾时生成的舱柜有装载的初始虚拟状态，可为每种破损情况生成一个在夏季载重线吃水下水平纵倾时舱柜装载液体的虚拟初始状态。使用上述装载状态的重心高度和自由液面修正时，对每种破损情况分别进行计算，破损前仅有拟破损的装载液体的舱柜为空的；和

iii. 使用上述初始状态核查破损情况是否符合破损稳性衡准（每种破损情况对应一个初始状态）。”

*第27(13)条－平衡状态*

4 在现有第(f)款后新增第(g)款如下：

“(g) 不要求使用稳性仪、稳性软件或其他经认可方法证明船舶在营运装载状态下符合上述第(a)、(c)、(d)和(e)款规定的剩余稳性衡准。”

RESOLUTION MSC.345(91)
(adopted on 30 November 2012)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

RECOGNIZING the need to improve clarity and standardize the application of damage stability requirements concerning initial conditions of loading and conditions of equilibrium for oil, chemical and gas tankers,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-first session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2014, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2014 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

5. ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

ANNEX I
Regulations for determining load lines

Chapter III
Freeboards

Regulation 27 – Types of ships

*Regulation 27(11) – Initial condition of loading*

1 The first sentence of paragraph (b)(iv) is replaced by the following:

"50 per cent of the ship's total capacity of tanks and spaces fitted to contain each type of consumables and stores is allowed for."

2 After the existing paragraph (b)(iv), a new paragraph (b)(v) is inserted as follows:

"(v) Ballast water tanks shall normally be considered to be empty and no free surface correction shall be made for them.",

and the existing paragraphs (b)(v) and (b)(vi) are renumbered as (b)(vi) and (b)(vii), accordingly.

3 The renumbered paragraph (b)(vi) is replaced by the following:

"(vi) Alternative treatment for free surface may be considered when developing the final condition for application of damage specified in regulation 27(12):

(aa) Method 1 (appropriate to virtual corrections). The virtual centre of gravity for the initial condition is determined as follows:

i. the loading condition shall be developed in accordance with paragraphs (i) to (iv);

ii. the correction for the free surfaces is added to the vertical centre of gravity;

iii. one virtual initial condition with all compartments empty is generated on summer load line draught with level trim, using the vertical centre of gravity from the above loading condition; and

iv. the damage cases will be checked for compliance with the damage stability criteria using the above initial condition.

(bb) Method 2 (appropriate to the use of actual free surface moments according to the assumed tank fillings for damage case). The virtual centre of gravity for the initial condition is determined as follows:

i. the loading condition shall be developed in accordance with paragraphs (i) to (iv);

ii. one virtual initial condition for each damage case with liquid-filled compartments may be generated on summer load line draught with level trim, using the initial virtual condition with filled compartments generated on summer load line draught with level trim. Using the vertical centre of gravity and free surface correction from the above loading condition separate calculations for each damage case are performed, only the liquid-filled compartments to be damaged are left empty before damage; and

iii. the damage cases will be checked for compliance with the damage stability criteria using above initial conditions (one initial condition for each damage case)."

*Regulation 27(13) – Condition of equilibrium*

4 A new paragraph (g) is added after the existing paragraph (f), as follows:

"(g) Compliance with the residual stability criteria specified in paragraphs (a), (c), (d) and (e) above is not required to be demonstrated in service loading conditions using a stability instrument, stability software or other approved method."

RÉSOLUTION MSC.345(91)
(adoptée le 30 novembre 2012)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommé le "Protocole de 1988 sur les lignes de charge"), qui concerne les procédures d'amendement,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire d'améliorer la clarté et de normaliser l'application des prescriptions relatives à la stabilité après avarie en ce qui concerne les états initiaux de chargement et les états d'équilibre que doivent avoir les pétroliers, les transporteurs de produits chimiques et les transporteurs de gaz,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-onzième session, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge qui avaient été proposés et diffusés conformément au paragraphe 2 a) de l'article VI dudit Protocole,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE que, conformément au paragraphe 2 f) ii) bb) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2014, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte des navires de commerce de toutes les Parties, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre cet amendement;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément au paragraphe 2 g) ii) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2014, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 2 e) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, de transmettre des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge;

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE B DU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

**ANNEXE I**
Règles pour la détermination des lignes de charge

**Chapitre III**
**Francs-bords**

**Règle 27 – Types de navires**

***Règle 27 11) – État initial de chargement***

1 Le texte de la première phrase du paragraphe b) iv) est remplacé par ce qui suit :

"On considère comme remplis à 50 % de leur capacité totale les citernes et les espaces du navire équipés pour contenir chaque type de consommables et de provisions".

2 Après l'actuel paragraphe b) iv) est inséré le nouveau paragraphe b) v) suivant :

"v) Les citernes à ballast sont normalement considérées comme étant vides et aucune correction pour carènes liquides ne doit être appliquée pour en tenir compte.",

et les actuels paragraphes b) v) et b) vi) sont en conséquence renumérotés b) vi) et b) vii).

3 Le texte du paragraphe renuméroté b) vi) est remplacé par ce qui suit :

"vi) Une autre méthode peut être envisagée pour tenir compte des carènes liquides lors de l'établissement de l'état final pour l'application de l'avarie décrite dans la règle 27 12) :

aa) Méthode No 1 (valable pour les corrections virtuelles); le centre de gravité virtuel dans l'état initial est déterminé comme suit :

i. l'état de chargement doit être établi conformément aux alinéas i) à iv);

ii. la correction pour carènes liquides est ajoutée à la hauteur du centre de gravité;

iii. un état initial virtuel avec tous les compartiments vides est établi au tirant d'eau correspondant à la ligne de charge d'été avec assiette nulle, en utilisant la hauteur du centre de gravité de l'état de chargement ci-dessus; et

iv. la conformité aux critères de stabilité après avarie est vérifiée pour les cas d'avarie à l'aide de l'état initial ci-dessus.

bb) Méthode No 2 (valable pour l'utilisation des moments réels des carènes liquides correspondant aux remplissages hypothétiques des citernes pour le cas d'avarie); le centre de gravité virtuel dans l'état initial est déterminé comme suit :

i. l'état de chargement doit être établi conformément aux alinéas i) à iv);

ii. un état initial virtuel par cas d'avarie avec compartiments remplis de liquide peut être établi au tirant d'eau correspondant à la ligne de charge d'été avec assiette nulle, en utilisant l'état initial virtuel avec compartiments remplis établi au tirant d'eau correspondant à la ligne de charge d'été avec assiette nulle. En utilisant la hauteur du centre de gravité et la correction pour carènes liquides de l'état de chargement ci-dessus, on effectue des calculs distincts pour chaque cas d'avarie mais les compartiments remplis de liquide devant subir l'avarie sont vides avant l'avarie; et

iii. la conformité aux critères de stabilité après avarie est vérifiée pour les cas d'avarie à l'aide des états initiaux ci-dessus (un état initial par cas d'avarie)."

***Règle 27 13) – État d'équilibre***

4 Le nouveau paragraphe g) suivant est ajouté après l'actuel paragraphe f) :

"g) Il n'est pas obligatoire de démontrer la conformité aux critères de stabilité résiduelle décrits dans les paragraphes a), c), d) et e) ci-dessus dans les états de chargement en service en utilisant un calculateur de stabilité, un logiciel de stabilité ou une autre méthode approuvée."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.345(91)
(принята 30 ноября 2012 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VI Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (далее именуемого «Протокол о грузовой марке 1988 года»), касающуюся процедур внесения поправок,

ПРИЗНАВАЯ необходимость сделать более четким и стандартным применение требований к остойчивости в поврежденном состоянии, касающихся исходного состояния нагрузки и условий равновесия для нефтяных танкеров, химовозов и газовозов,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто первой сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 a) его статьи VI,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 2 f) ii) bb) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2014 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола о грузовой марке 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50 процентов всего торгового флота всех Сторон, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии с пунктом 2 g) ii) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2014 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 e) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола о грузовой марке 1988 года;

5. ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ B К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ I
Правила определения грузовых марок

Глава III
Величины надводного борта

Правило 27 – Типы судов

*Правило 27 11) – Исходное состояние нагрузки*

1 Первое предложение пункта b) iv) заменяется следующим:

«Загрузка цистерн и помещений судна, предназначенных для каждого типа расходуемых жидкостей и запасов, должна приниматься на 50 процентов их полной вместимости».

2 После существующего пункта b) iv) включается новый пункт b) v) следующего содержания:

«v) танки водяного балласта обычно должны считаться пустыми, и для них не должна делаться поправка на свободную поверхность».

Существующие пункты b) v) и b) vi) перенумеровываются в пункты b) vi) и b) vii) соответственно.

3 Перенумерованный пункт b) vi) заменяется следующим:

«vi) При разработке конечного состояния для применения размеров повреждений, указанных в правиле 27 12), может быть рассмотрен альтернативный подход к свободой поверхности:

aa) Метод 1 (соответствует виртуальным поправкам). Виртуальный центр тяжести для исходного состояния определяется следующим образом:

i. состояние нагрузки должно быть разработано в соответствии с пунктами i)–iv);

ii. поправка на свободные поверхности добавляется к центру тяжести по высоте;

iii. одно виртуальное исходное состояние при предположении, что все отсеки остаются пустыми, разрабатывается для осадки при летней грузовой ватерлинии с ровным дифферентом с использованием центра тяжести по высоте от вышеупомянутого состояния нагрузки; и

iv. случаи повреждения должны проверяться на соответствие критериям остойчивости в поврежденном состоянии с использованием вышеупомянутого исходного состояния.

bb) Метод 2 (соответствует использованию моментов фактической свободной поверхности в соответствии с предполагаемым для случая повреждения заполнением танка). Виртуальный центр тяжести для исходного состояния определяется следующим образом:

i. состояние нагрузки должно быть разработано в соответствии с пунктами i)–iv);

ii. одно виртуальное исходное состояние для каждого случая повреждения отсеков, заполненных жидкостями, может быть разработано для осадки при летней грузовой ватерлинии с ровным дифферентом с использованием виртуального исходного состояния с заполненными отсеками, разработанное для осадки при летней грузовой ватерлинии с ровным дифферентом. Используя центр тяжести по высоте и поправку на свободную поверхность для вышеупомянутого состояния нагрузки, выполняются отдельные расчеты для каждого случая повреждения, при этом до повреждения пустыми остаются только рассматриваемые поврежденными отсеки, заполненные жидкостями; и

iii. случаи повреждения будут проверены на соответствие критериям остойчивости в поврежденном состоянии с использованием вышеупомянутого исходного состояния».

*Правило 27 13) – Условие равновесия*

4 После существующего пункта f) добавляется следующий новый пункт g):

«g) Соответствие критериям остаточной остойчивости, указанным в пунктах a), c), d) и e), выше, не требуется демонстрировать при рабочих состояниях нагрузки с использованием прибора для расчета остойчивости, программного обеспечения для расчета остойчивости или иного одобренного метода».

RESOLUCIÓN MSC.345(91)
(adoptada el 30 de noviembre de 2012)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

RECONOCIENDO la necesidad de mejorar la claridad y normalizar la aplicación de las prescripciones de estabilidad con avería en cuanto a las condiciones iniciales de carga y las condiciones de equilibrio para petroleros, químiqueros y gaseros,

HABIENDO EXAMINADO, en su 91° periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DETERMINA, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2014, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de las flotas mercantes de todas las Partes hayan notificado que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2014, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

Anexo I
*Reglas para determinar las líneas de carga*

Capítulo III
*Francobordos*

Regla 27
*Tipos de buques*

Regla 27 11) – *Condición inicial de carga*

1 Se sustituye la primera frase del apartado b) iv) por la siguiente:

"se supondrá que los tanques y espacios del buque destinados a contener cada tipo de productos y provisiones de consumo se cargan al 50 % de su capacidad total."

2 Después del apartado b) iv) existente, se añade el nuevo apartado b) v) siguiente:

"v) en condiciones normales se considerará que los tanques de agua de lastre están vacíos y no se realizará ninguna corrección por superficie libre respecto de los mismos;"

y se modifica, en consecuencia, la numeración de los apartados b) v) y b) vi) por b) vi) y b) vii).

3 Se sustituye el nuevo apartado b) vi) por el siguiente:

"vi) podrá considerarse un tratamiento alternativo de la superficie libre al preparar la condición final para la aplicación de la avería estipulada en la regla 27 12):

aa) Método 1 (este método es adecuado para las correcciones virtuales). El centro de gravedad virtual para la condición inicial se determina del modo siguiente:

i) la condición de carga se creará de conformidad con lo dispuesto en los apartados i) a iv);

ii) la corrección para las superficies libres se añade al centro de gravedad;

iii) se genera una condición inicial virtual con todos los compartimientos vacíos para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel, utilizando la altura del centro de gravedad de la condición de carga que se indica anteriormente; y

iv) se comprobará que los casos de avería cumplen los criterios de estabilidad con avería utilizando la condición inicial indicada anteriormente

bb) Método 2 (este método es adecuado para utilizar los momentos de superficie libre reales de conformidad con los llenados de los tanques supuestos para el caso de avería). El centro de gravedad virtual para la condición inicial se determina del modo siguiente:

i) la condición de carga se creará de conformidad con lo dispuesto en los apartados i) a iv),

ii) podrá generarse una condición inicial virtual para cada caso de avería con compartimientos llenos de líquido para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel, utilizando la condición virtual inicial con compartimientos llenos, generada para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel. Al utilizar la altura del centro de gravedad y la corrección por superficie libre de la condición de carga indicada anteriormente, se realizarán cálculos distintos para cada caso de avería. Sólo los compartimientos llenos de líquido que vayan a sufrir avería se dejan vacíos antes de la avería; y

iii) se comprobará que los casos de avería cumplen los criterios de estabilidad con avería utilizando las condiciones iniciales indicadas anteriormente (una condición inicial para cada caso de avería)."

Regla 27 13) – *Condición de equilibrio*

4 Se añade el siguiente nuevo apartado g) después del apartado f) existente:

"g) El cumplimiento de los criterios de estabilidad residual, especificados en los apartados a), c), d) y e), no haya de demostrarse en las condiciones de carga de servicio utilizando un instrumento de estabilidad, programas informáticos de estabilidad u otro método aprobado."

(ب ب) الطريقة 2 (ملائمة في حال استخدام العزوم الفعلية للسطح الطليق وفقاً للنسبة المفترضة لامتلاء الصهاريج في حالة العطب) . ويحدُّد مركز الثقل الافتراضي للحالة الأولية على النحو التالي :

i. تُحدَّد حالة التحميل بموجب الفقرات من (i) إلى (iv) ؛

ii. يمكن تحديد حالة أولية افتراضية لكل حالة عطب تكون فيها الحجيرات مملوءة بالسوائل عند عائم خط التحميل الصيفي والاستواء صفر ، وذلك باستخدام حالة التحميل الأولية التي تكون فيها الحجيرات مملوءة والتي يتم تحديدها عند عائم خط التحميل الصيفي والاستواء صفر . وباستخدام ارتفاع مركز الثقل والتصحيح المتعلق بتأثير السطح الطليق الخاصين بحالة التحميل المذكورة أعلاه ، تُجرى عمليات احتساب لكل حالة عطب ، بيد أن الحجيرات المملوءة بالسوائل والتي ستتعرض للعطب يجب أن تُترك فارغة قبل حصول العطب ؛

iii. يتم التحقق من مدى استيفاء معايير الاتزان العطبي في حالات العطب باستخدام الحالات الأولية أعلاه (حالة أولية لكل حالة عطب) ."

*اللائحة 27 (13) – حالة التوازن*

4 تُضاف الفقرة الجديدة (ز) بعد الفقرة الحالية (ر) ، على النحو التالي :

"(ز) لا يتوجّب إظهار مدى استيفاء معايير الاتزان المتبقّي على النحو المذكور في الفقرات (أ) و (ب) و (ج) و (د) أعلاه في حالات التحميل أثناء الخدمة باستخدام أداة لاحتساب الاتزان أو برنامج حاسوبي للاتزان أو طريقة أخرى معتمدة ."

القرار MSC.345(91)
(المعتمد في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012)

## تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدّلة

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988") بشأن إجراءات التعديل ،

وإذ تدرك الحاجة إلى المزيد من الوضوح وإلى توحيد تطبيق متطلبات الاتزان العطبي في ما يتعلق بحالة التحميل الأولية وحالة الاتزان بالنسبة لناقلات الزيت والكيميائيات والغاز ،

وقد نظرت ، في دورتها الحادية والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل اقتُرحت وعُمّمت بموجب الفقرة 2(أ) من المادة VI منه ،

1. تعتمد ، بموجب الفقرة 2(د) من المادة V من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب الفقرة 2(ر)(ii)(ب ب) من المادة V من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2014 ، ما لم يقم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقل عن 50 بالمئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالإبلاغ عن اعتراضاتها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات ستدخل ، بموجب الفقرة 2(ز) (ii) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، حيز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2014 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام أن يقوم ، طبقاً للفقرة 2(هـ) من المادة VI من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، بإرسال نسخ مصدّقة من هذا القرار مع نص التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل نسخاً من هذا القرار ومرفقه إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل .

مرفق

## تعديلات على المرفق باء لبروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدّلة

### المرفق I
لوائح تحديد خطوط التحميل

### الفصل III
عوائم السفن

اللائحة 27 – أنواع السفن

*اللائحة 27 (11) – حالة التحميل الأولية*

1 يُستعاض عن الجملة الأولى من الفقرة (ب)(iv) بما يلي :

"تُعتبر جميع صهاريج السفينة والأماكن المعدة على متنها لاحتواء كل نوع من أنواع المواد الاستهلاكية والمؤن مملوءة بنسبة 50 بالمئة من مجموع سعتها ."

2 بعد الفقرة الحالية (ب)(iv) ، تُضاف الفقرة الجديدة (ب)(v) على النحو التالي :

"(v) تُعتبر صهاريج مياه الصابورة فارغة عادةً ولا يُطبَّق عليها أي تصحيح لتأثير السطح الطليق ." ،

ويُعاد ترقيم الفقرتين الحاليتين (ب) (v) و (ب) (vi) لتصبحا بالتالي الفقرتين (ب) (vi) و (ب) (vii) .

3 يُستعاض عن الفقرة (ب)(vi) التي أُعيد ترقيمها بما يلي :

"(vi) يمكن النظر في طريقة بديلة لأخذ تأثير السطح الطليق في الحسبان عند تحديد الحالة النهائية لتطبيق العطب ، على النحو المذكور في اللائحة 27 (12) :

(أ أ) الطريقة 1 (ملائمة للتصحيحات الافتراضية) . يُحدَّد مركز الثقل الافتراضي للحالة الأولية على النحو التالي :

i. تُحدَّد حالة التحميل بموجب الفقرات من (i) إلى (iv) ؛

ii. يُضاف التصحيح المتعلق بتأثير السطح الطليق إلى مركز الثقل الافتراضي ؛

iii. تُحدَّد حالة أولية افتراضية تكون فيها كافة الحجيرات فارغة عند عائم خط التحميل الصيفي والاستواء صفر ، وذلك باستخدام ارتفاع مركز الثقل الخاص بحالة التحميل المذكورة أعلاه ؛

iv. يتم التحقق من مدى استيفاء معايير الاتزان العطبي في حالات العطب باستخدام الحالة الأولية أعلاه .

نسخة صادقة ومصدّقة من نصّ التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدّلة ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الحادية والتسعين ، في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012 ، ويرد هذا النصّ في مرفق القرار (MSC.345(91)) ، وقد أُودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于公元二零一二年十一月三十日在其第九十一届会议上通过、并载于第MSC.345(91)号决议附件中的《1966年国际载重线公约1988年议定书》的修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, as amended, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-first session, on 30 November 2012, and set out in the annex to resolution MSC.345(91), the original text of which is deposited with the Secretary General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, tel que modifié, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-onzième session, le 30 novembre 2012, et qui figurent à l'annexe de la résolution MSC.345(91), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года с поправками, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто первой сессии 30 ноября 2012 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.345(91), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, enmendado, adoptadas el 30 de noviembre de 2012 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 91º período de sesiones, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.345(91), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

伦敦，
London,
Londres, le 11 JUNE 2014
Лондон,
Londres,

تعديلات عام 2012 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدّلة

(القرار MSC.329(90))

# 《经修正的《1966年国际载重线公约》1988年议定书》2012年修正案

（第MSC. 329(90)号决议）

# 2012 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.329(90))

# AMENDEMENTS DE 2012 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

(Résolution MSC.329(90))

# ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.329(90))

# ENMIENDAS DE 2012 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.329(90))

## 第 MSC.329(90)号决议
（2012 年 5 月 24 日通过）

## 《经修正的〈1966 年国际载重线公约〉1988 年议定书》修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第 28(二)条，

进一步忆及《〈1966 年国际载重线公约〉1988 年议定书》（以下称“1988 年载重线议定书”）关于修正程序的第 VI 条，

在其第 90 届会议上审议了按照第 VI 2(a)条提出和分发的《1988 年载重线议定书》修正案，

1. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 2(d)条，通过《1988 年载重线议定书》修正案，其文本载于本决议附件；

2. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 2(f)(i)(bb)条，决定上述修正案将于 2013 年 7 月 1 日被视为已获接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的 1988 年载重线议定书缔约国政府或拥有商船合计吨位数不少于世界商船总吨数 50%的缔约国政府通知其反对该修正案；

3. 提请各缔约国政府注意，按照《1988 年载重线议定书》第 VI 2(g)(ii)条，该修正案在按上述第 2 段获接受后，将于 2014 年 1 月 1 日生效；

4. 要求秘书长按照《1988 年载重线议定书》第 VI 2(e)条，将本决议及其附件中修正案文本的核证无误副本分发给所有《1988 年载重线议定书》缔约国政府；

5. 进一步要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非 1988 年载重线议定书缔约国的本组织成员。

## 附件

## 《经修正的（1966 年国际载重线公约）1988 年议定书》修正案

### 附则 B
### 经《1988 年议定书》修订的公约附则

### 附则 II
### 地带、区域和季节期

**第 47 条 – 南半球冬季季节地带**

现有第 47 条文本由下文替代：

“南半球冬季季节地带的北界为：

从美洲东海岸特里斯蓬塔斯角沿恒向线至南纬 34°、西经 50°一点，再沿南纬 34°纬度线至东经 16°，再沿恒向线至南纬 36°、东经 20°一点，再沿恒向线至南纬 34°、东经 30°一点，再沿恒向线至南纬 35°30'、东经 118°一点，然后再沿恒向线至塔斯马尼亚岛西北海岸上的格里姆角；再沿塔斯马尼亚岛的北海岸和东海岸至布鲁尼岛的最南点，再沿恒向线至斯图尔特岛上的黑岩岬，再沿恒向线至南纬 47°、东经 170°一点，再沿恒向线至南纬 33°、西经 170°一点，然后再沿南纬 33°纬度线至南纬 33°、西经 79°一点，再沿至南纬 41°、西经 75°一点，再沿至奇洛埃岛上的蓬塔科罗娜灯塔，南纬 41°47'、西经 73°53'，再沿奇洛埃岛北、东和南海岸至南纬 43°20'、西经 74°20'一点，然后再沿西经 74°20'的经度线至南纬 45°45'的纬度线，包括西经 74°20'的经度线以东的奇洛埃海峡的内区域。

*季节期：*

冬季： 自 4 月 16 日至 10 月 15 日
夏季： 自 10 月 16 日至 4 月 15 日

RESOLUTION MSC.329(90)
(adopted on 24 May 2012)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

HAVING CONSIDERED, at its ninetieth session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(a) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2013, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2014 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

ANNEX B
ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO

ANNEX II
Zones, areas and seasonal periods

**Regulation 47 – Southern Winter Seasonal Zone**

The existing text of regulation 47 is replaced by the following:

"The northern boundary of the Southern Winter Seasonal Zone is:

the rhumb line from the east coast of the American continent at Cape Tres Puntas to the point latitude 34° S, longitude 50° W, thence the parallel of latitude 34° S to longitude 16° E, thence the rhumb line to the point latitude 36° S, longitude 20° E, thence the rhumb line to the point latitude 34° S, longitude 30° E, thence along the rhumb line to the point latitude 35°30′ S, longitude 118° E, and thence the rhumb line to Cape Grim on the north-west coast of Tasmania; thence along the north and east coasts of Tasmania to the southernmost point of Bruny Island, thence the rhumb line to Black Rock Point on Stewart Island, thence the rhumb line to the point latitude 47° S, longitude 170° E, thence along the rhumb line to the point latitude 33° S, longitude 170° W, and thence the parallel of latitude 33° S to the point latitude 33° S, longitude 79° W, thence the rhumb line to the point latitude 41° S, longitude 75° W, thence the rhumb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island, latitude 41°47′ S, longitude 73°53′ W, thence along the north, east and south coasts of Chiloe Island to the point latitude 43°20′ S, longitude 74°20′ W, and thence the meridian of longitude 74°20′ W to the parallel of latitude 45°45′ S, including the inner zone of Chiloe channels from the meridian 74°20′ W to the east.

*Seasonal periods:*

WINTER: 16 April to 15 October
SUMMER: 16 October to 15 April"

RÉSOLUTION MSC.329(90)
(adoptée le 24 mai 2012)

AMENDEMENT AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommé "le Protocole de 1988 sur les lignes de charge"), qui concerne les procédures d'amendement,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-dixième session, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge qui avaient été proposés et diffusés conformément au paragraphe 2 a) de l'article VI dudit protocole,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, l'amendement audit protocole dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 2 f) ii) bb) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, que cet amendement sera réputé avoir été accepté le 1er juillet 2013, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément au paragraphe 2 g) ii) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, cet amendement entrera en vigueur le 1er janvier 2014, lorsqu'il aura été accepté dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 2 e) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, de transmettre des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte de l'amendement qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge; et

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.

ANNEXE

AMENDEMENT AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

ANNEXE B
ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF

ANNEXE II
Zones, régions et périodes saisonnières

**Règle 47 – Zone périodique d'hiver de l'hémisphère Sud**

Le texte existant de la règle 47 est remplacé par ce qui suit :

"La limite nord de la zone périodique d'hiver de l'hémisphère Sud est ainsi définie :

la loxodromie du cap Tres Puntas sur la côte est du continent américain au point de latitude 34° S et de longitude 50° W; le parallèle 34° S jusqu'au méridien 16° E, la loxodromie jusqu'au point de latitude 36° S et de longitude 20° E; la loxodromie jusqu'au point de latitude 34° S et de longitude 30° E; la loxodromie jusqu'au point de latitude 35°30′ S et de longitude 118° E; la loxodromie de ce point jusqu'au cap Grim sur la côte nord-ouest de Tasmanie; les côtes nord et est de Tasmanie jusqu'à l'extrémité sud de l'île de Bruny; les loxodromies tracées successivement jusqu'à Black Rock Point dans l'île Stewart au point de latitude 47° S et de longitude 170° E et, de là, au point de latitude 33° S et de longitude 170° W; le parallèle 33° S jusqu'au point de latitude 33° S et de longitude 79° W; la loxodromie jusqu'au point de latitude 41° S et de longitude 75° W; la loxodromie jusqu'au phare de Punta Corona sur l'île de Chiloé, au point de latitude 41°47′ S et de longitude 73°53′ W; les côtes nord, est et sud de l'île de Chiloé jusqu'au point de latitude 43°20′ S et de longitude 74°20′ W; le méridien 74°20′ W jusqu'au parallèle 45°45′ S, y compris la zone côtière des chenaux de Chiloé allant du méridien 74°20′ W vers l'est.

*Périodes saisonnières :*

HIVER : 16 avril – 15 octobre
ÉTÉ : 16 octobre – 15 avril

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.329(90)
(принята 24 мая 2012 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VI Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (далее именуемого «Протокол о грузовой марке 1988 года»), касающуюся процедур внесения поправок,

РАССМОТРЕВ на своей девяностой сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 a) его статьи VI,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 2 f) ii) bb) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2013 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола о грузовой марке 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50 процентов мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии с пунктом 2 g) ii) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки вступают в силу 1 января 2014 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 e) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола о грузовой марке 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ В
ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ II
**Зоны, районы и сезонные периоды**

**Правило 47 – Южная зимняя сезонная зона**

Существующий текст правила 47 заменяется следующим:

«Северная граница южной зимней сезонной зоны проходит по

прямой линии от восточного побережья Американского континента у мыса Трес Пунтас до точки 34° южной широты, 50° западной долготы, оттуда по параллели 34° южной широты до 16° восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 36° южной широты, 20° восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 34° южной широты, 30° восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 35°30' южной широты, 118° восточной долготы, и оттуда по прямой линии до мыса Грим на северо-западном побережье Тасмании; оттуда вдоль северного и восточного побережья Тасмании до самой южной точки острова Бруни, оттуда по прямой линии до мыса Блэк Рок на острове Стюарт, оттуда по прямой линии до точки 47° южной широты, 170° восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 33° южной широты, 170° западной долготы, и оттуда по параллели 33° южной широты до точки 33° южной широты, 79° западной долготы, оттуда по прямой линии до точки 41° южной широты, 75° западной долготы, оттуда по прямой линии до маяка Пунта-Корона на острове Чилоэ 41°47' южной широты, 73°53' западной долготы, оттуда вдоль северного, восточного и южного побережья острова Чилоэ до точки 43°20' южной широты, 74°20' западной долготы, оттуда по меридиану 74°20' западной долготы до параллели 45°45' южной широты, включая внутреннюю зону каналов Чилоэ от меридиана 74°20' западной долготы на восток.

*Сезонные периоды:*

ЗИМНИЙ: с 16 апреля по 15 октября
ЛЕТНИЙ: с 16 октября по 15 апреля».

RESOLUCIÓN MSC.329(90)
(adoptada el 24 de mayo de 2012)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de líneas de carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 90º período de sesiones, las enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DISPONE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2013, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2014, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO B
ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

ANEXO II
**Zonas, regiones y períodos estacionales**

**Regla 47**
*Zona periódica de invierno del hemisferio sur*

Se sustituye el texto existente de la regla 47 por el siguiente:

"El límite norte de la zona periódica de invierno del hemisferio sur será el siguiente:

la loxodrómica desde el cabo Tres Puntas, en la costa oriental del continente americano, hasta el punto de latitud 34º S y de longitud 50º W, el paralelo de latitud 34º S hasta la longitud 16º E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 36º S y de longitud 20º E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 34º S y de longitud 30º E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35º30' S y de longitud 118º E, la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Grim en la costa noroeste de Tasmania, las costas septentrional y oriental de Tasmania hasta el punto más meridional de la isla Bruny, la loxodrómica desde este punto hasta Black Rock Point en la isla Stewart, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 47º S y longitud 170º E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 33º S y longitud 170º W y el paralelo de latitud 33º S hasta el punto de latitud 33º S y de longitud 79º W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 41º S y de longitud 75º W, la loxodrómica desde este punto hasta el faro Punta Corona en la isla Chiloé en la latitud 41º47' S y longitud 73º53' W, las costas septentrional, oriental y meridional de la isla Chiloé hasta el punto de latitud 43º20' S y de longitud 74º20' W y el meridiano 74º20' W hasta el paralelo 45º45' S, incluida la zona interior de los canales Chiloé desde el meridiano 74º20' W hacia el este.

*Períodos estacionales:*

INVIERNO: 16 de abril a 15 de octubre
VERANO: 16 de octubre a 15 de abril"

القرار MSC.329(90)
(المعتمد في 24 أيار/مايو 2012)

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدّلة

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988") بشأن إجراءات التعديل ،

وقد نظرت ، في دورتها التسعين ، في تعديلات على بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 اقتُرحت وعُمّمت بموجب الفقرة 2 (أ) من المادة VI منه ،

1. تعتمد ، بموجب الفقرة 2(د) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، تعديلات على بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب الفقرة 2(و)(ii)(ب ب) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة اعتباراً من 1 تموز/يوليو 2013 ، ما لم يقم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالإبلاغ عن اعتراضاتها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات ستدخل ، بموجب الفقرة 2(ز)(ii) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2014 إثر قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام أن يقوم ، طبقاً للفقرة 2(هـ) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، بإرسال نسخ مصدّقة من هذا القرار مع نص التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل نسخاً من هذا القرار ومرفقه إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 .

مرفق

تعديلات على بروتوكول عام 1988
المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدّلة

المرفق باء
مرفقات الاتفاقية في صيغتها المعدّلة
ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها

المرفق II
المناطق والجهات والفترات الموسمية

اللائحة 47 – المنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية

يُستعاض عن النص الحالي للائحة 47 بالنص التالي :

"تمتد الحدود الشمالية للمنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية على النحو التالي :

خط الاتجاه الثابت من الساحل الشرقي للقارة الأميركية عند رأس Tres Puntas إلى نقطة خط العرض 34° جنوباً وخط الطول 50° غرباً ، ثم من خط العرض 34° جنوباً حتى خط الطول 16° شرقاً ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 36° جنوباً وخط الطول 20° شرقاً ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 34° جنوباً وخط الطول 30° شرقاً ، ثم على امتداد خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض '30 35° جنوباً وخط الطول 118° شرقاً ، ثم خط الاتجاه الثابت حتى رأس Grim عند الساحل الشمالي الغربي لـ Tasmania ؛ ثم على امتداد السواحل الشمالية والشرقية لـ Tasmania حتى النقطة الجنوبية القصوى لجزيرة Bruny ، ثم خط الاتجاه الثابت حتى نقطة Black Rock في جزيرة Stewart ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 47° جنوباً وخط الطول 170° شرقاً ، ثم على امتداد خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 33° جنوباً وخط الطول 170° غرباً ، ثم خط العرض 33° جنوباً إلى نقطة خط العرض 33° جنوباً وخط الطول 79° غرباً ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 41° جنوباً وخط الطول 75° غرباً ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى منارة Corona في جزيرة Chiloe ، خط العرض '47 41° جنوباً وخط الطول '53 73° غرباً ، ثم على امتداد السواحل الشمالية والشرقية والجنوبية لجزيرة Chiloe إلى خط العرض '20 43° جنوباً وخط الطول '20 74° غرباً ، ثم من خط الطول '20 74° غرباً إلى خط العرض '45 45° جنوباً ، بما في ذلك المنطقة الداخلية لممرات Chiloe المائية من خط الطول '20 74° غرباً باتجاه الشرق .

*الفترات الموسمية :*

الشتاء : من 16 نيسان/ أبريل إلى 15 تشرين الأول/ أكتوبر
الصيف : من 16 تشرين الأول/ أكتوبر إلى 15 نيسان/ أبريل"

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدّلة ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها التسعين ، في 24 أيار/مايو 2012 ، ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MSC.329(90) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية.

国际海事组织海上安全委员会第九十届会议于2012年5月24日通过的、载于第MSC.329(90)号决议附件中的《经修正的（1966年国际载重线公约）1988年议定书》修正案文本之核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1988, as amended, adopted at the ninetieth session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 24 May 2012 and set out in the annex to resolution MSC.329(90), the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, tel que modifié, qui a été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-dixième session, le 24 mai 2012, et qui figure à l'annexe de la résolution MSC.329(90), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года с поправками, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяностой сессии 24 мая 2012 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.329(90), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, enmendado, adoptadas el 24 de mayo de 2012 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 90º período de sesiones, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.329(90), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في
伦敦,
London, 20/XII/2013
Londres, le
Лондон,
Londres,

J/10703(A/C/E/F/R/S)

经修正《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》的 2008 年修正案

（第 MSC.270(85)号决议）

2008 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.270(85))

AMENDEMENTS DE 2008 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

(Résolution MSC.270(85))

ПОПРАВКИ 2008 ГОДА ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.270(85))

ENMIENDAS DE 2008 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.270(85))

第 MSC.270(85)号决议
(2008 年 12 月 4 日通过)

## 通过经修正的《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》的修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第 28(b)条，

进一步忆及《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》(下文称《1988 年载重线议定书》)关于修正程序的第 VI 条，

在其第八十五届会议上，审议了按照议定书第 VI 条第 2(a)款建议并散发的《1988 年载重线议定书》的修正案，

1. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(d)款，通过《1988 年载重线议定书》的修正案，其文本载于本决议的附件中；

2. 按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(f)(ii)(bb)款，决定上述修正案将于 2010 年 1 月 1 日视为已被接受，除非在该日期前有超过三分之一的《1988 年载重线议定书》缔约国或其合计商船总吨位不少于世界商船总吨位 50%的缔约国表示反对该修正案；

3. 请各有关缔约国注意：按照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(g)(ii)款，该修正案将在按上述第 2 段被接受后于 2010 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘书长依照《1988 年载重线议定书》第 VI 条第 2(e)款，将本决议及载于附件的修正案文本的核证无误副本送发《1988 年载重线议定书》的所有缔约国；

5. 进一步要求秘书长将本决议及其附件的副本送发非《1988 年载重线议定书》缔约国的本组织会员。

附 件

## 经修正的《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》的修正案

### 附则 B
### 经《1988 年议定书》修订的公约附则

### 附则 I
### 载重线核定规则

### 第 I 章
### 总 则

**第 1 条—船舶的强度与完整稳性**

1 将第(3)款的现有文字改为：

"(3) *遵约*

(a) 2010 年 7 月 1 日之前建造的船舶须符合主管机关可接受的完整稳性标准。

(b) 2010 年 7 月 1 日或以后建造的船舶须起码符合《2008 年完整稳性规则》A 部分的要求。"

**第 3 条—附则中所用术语的定义**

2 在现有第(15)款之后，增加新的第(16)款如下：

"(16) *2008 年完整稳性规则*系指以第 MSC.267(85)号决议通过的《2008 年国际完整稳性规则》，该规则包括引言、A 部分(须作为强制性规定看待)和 B 部分(须作为建议性规定看待)，条件是：

.1 该规则引言和 A 部分的修正案应按照现《公约》关于附则除第 I 章以外的适用修正程序的第 VIII 条规定予以通过、生效和施行；及

.2 该规则 B 部分的修正案应由海上安全委员会按照其议事规则予以通过。"

RESOLUTION MSC.270(85)
(adopted on 4 December 2008)

## ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-fifth session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

## AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

### ANNEX B
### ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO

### ANNEX I
### REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

### CHAPTER I
### GENERAL

**Regulation 1 – Strength and intact stability of ships**

1 The existing text of paragraph (3) is replaced by the following:

"(3) *Compliance*

(a) Ships constructed before 1 July 2010 shall comply with an intact stability standard acceptable to the Administration.

(b) Ships constructed on or after 1 July 2010 shall, as a minimum, comply with the requirements of part A of the 2008 IS Code."

**Regulation 3 – Definitions of terms used in the Annexes**

2 The following new paragraph (16) is added after the existing paragraph (15):

"(16) *2008 IS Code* means the International Code on Intact Stability, 2008, consisting of an introduction, part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by resolution MSC.267(85), provided that:

.1 amendments to the introduction and part A of the Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VI of the 1988 Load Lines Protocol concerning the amendment procedure applicable to Annex B to the Protocol; and

.2 amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure."

RÉSOLUTION MSC.270(85)
(adoptée le 4 décembre 2008)

ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommé "le Protocole de 1988 sur les lignes de charge"), qui concerne les procédures d'amendement,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-cinquième session, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge qui avaient été proposés et diffusés conformément au paragraphe 2 a) de l'article VI dudit protocole,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, les amendements audit protocole dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 2 f) ii) bb) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2010, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément au paragraphe 2 g) ii) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2010 après avoir été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 2 e) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge; et

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

ANNEXE B
ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF

ANNEXE I
RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION DES LIGNES DE CHARGE

CHAPITRE I
GÉNÉRALITÉS

**Règle 1 – Résistance et stabilité à l'état intact des navires**

1 Remplacer le texte du paragraphe 3) par ce qui suit :

"3) *Respect des dispositions*

a) Les navires construits avant le 1er juillet 2010 doivent satisfaire à une norme de stabilité à l'état intact jugée acceptable par l'Administration.

b) Les navires construits le 1er juillet 2010 ou après cette date doivent, au minimum, satisfaire aux prescriptions de la partie A du Recueil IS de 2008."

**Règle 3 – Définitions des termes utilisés dans les annexes**

2 Après l'actuel paragraphe 15), ajouter le nouveau paragraphe 16) ci-après :

"16) *Recueil IS de 2008* désigne le Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008, qui comporte une introduction, une partie A (dont les dispositions doivent être considérées comme étant obligatoires) et une partie B (dont les dispositions doivent être considérées comme ayant caractère de recommandation), tel qu'adopté par la résolution MSC.267(85), sous réserve que :

.1 les amendements à l'introduction et à la partie A du Recueil soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de à l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge concernant la procédure d'amendement applicable à l'Annexe B du Protocole; et

.2 les amendements à la partie B du Recueil soient adoptés par le Comité de la sécurité maritime conformément à son règlement intérieur."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.270(85)
(принята 4 декабря 2008 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VI Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (далее именуемого «Протокол о грузовой марке 1988 года»), касающуюся процедур внесения поправок,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят пятой сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 a) его статьи VI,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 2 f) ii) bb) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2010 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола о грузовой марке 1988 года или Сторон, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ заинтересованным Сторонам принять к сведению, что в соответствии с пунктом 2 g) ii) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2010 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 e) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола о грузовой марке 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ B
ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ С ИЗМЕНЕНИЯМИ, ВНЕСЕННЫМИ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГРУЗОВЫХ МАРОК

ГЛАВА I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

**Правило 1 – Прочность и остойчивость судов в неповрежденном состоянии**

1 Существующий текст пункта 3 заменяется следующим:

«3) *Соответствие*

a) Суда, построенные до 1 июля 2010 года, должны отвечать стандарту остойчивости в неповрежденном состоянии, приемлемому для Администрации.

b) Суда, построенные 1 июля 2010 года или после этой даты, должны как минимум отвечать требованиям части A Кодекса ОНС 2008 года.».

**Правило 3 – Определения терминов, применяемых в настоящих приложениях**

2 После существующего пункта 15 добавляется новый пункт 16 следующего содержания:

«16) *Кодекс ОНС 2008 года* означает Международный кодекс по остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года, состоящий из введения, части A (положения которой должны рассматриваться как обязательные) и части B (положения которой должны рассматриваться как рекомендательные), принятый резолюцией MSC.267(85), при условии что:

.1 поправки к введению и части A Кодекса одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года, касающейся процедуры внесения поправок, применимой к приложению B к Протоколу; и

.2 поправки к части B Кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.».

RESOLUCIÓN MSC.270(85)
(adoptada el 4 de diciembre de 2008)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "el Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 85º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas a dicho Protocolo cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2010, a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2010, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO B
ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

ANEXO I
REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

CAPÍTULO I
GENERALIDADES

**Regla 1 – Resistencia y estabilidad sin avería de los buques**

1 El texto existente del párrafo 3) se sustituye por el siguiente:

"3) *Cumplimiento*

a) Los buques construidos antes del 1 de julio de 2010 se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración.

b) Los buques construidos el 1 de julio de 2010 o posteriormente cumplirán, como mínimo, las prescripciones de la parte A del Código IS 2008."

**Regla 3 – Definiciones de los términos usados en los anexos**

2 Se añade el nuevo párrafo 16) siguiente a continuación del párrafo 15) existente:

"16) *Código IS 2008*. El Código internacional de estabilidad sin avería, 2008, que comprende una introducción, una parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación), adoptado mediante la resolución MSC.267(85), a condición de que:

.1 las enmiendas a la introducción y a la parte A del Código se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, relativo al procedimiento de enmienda aplicable al anexo B del Protocolo; y

.2 las enmiendas a la parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con lo dispuesto en su Reglamento interior."

此件系国际海事组织海上安全委员会第八十五次会议于 2008 年 12 月 4 日按照《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》第 VI 条通过并载于该委员会第 MSC.270(85)号决议附件中的修正案文本的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, as amended, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 4 December 2008, at its eighty-fifth session, in conformity with article VI of the Protocol and attached at annex to resolution MSC.270(85), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, tel que modifié, adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-cinqième session, le 4 décembre 2008, conformément à l'article VI du Protocole et qui figurent à l'annexe de la resolution MSC.270(85), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года одобренных 4 декабря 2008 года на семьдесят девятой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VI Протоколу и изложенных в приложении к резолюции MSC.270(85) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre lineas de carga, 1966, enmendado, adoptadas el 4 de diciembre de 2008 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 85° period de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en al artículo VI del Protocolo, mediante la resolution MSC.270(85), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. Battershill

伦敦，
London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

9th June, 2011.

2006 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.223(82))

---

AMENDEMENTS DE 2006 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.223(82))

---

ENMIENDAS DE 2006 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.223(82))

RESOLUTION MSC.223(82)

(adopted on 8 December 2006)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-second session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2008, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

ANNEX B
ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO

ANNEX I
REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

CHAPTER II
CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD

**Regulation 22 – Scuppers, inlets and discharges**

1 In paragraph (4) of the regulation, the reference to "(2)" is replaced by reference to "(1)".

CHAPTER III
FREEBOARDS

**Regulation 39 – Minimum bow height and reserve buoyancy**

2 In paragraph (1) of the regulation, the words "$d_1$ is the draught at 85% of the depth D, in metres;" are replaced by the words "$d_1$ is the draught at 85% of the least moulded depth, in metres;".

RÉSOLUTION MSC.223(82)

(adoptée le 8 décembre 2006)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TELLE QUE MODIFIÉE

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommé "le Protocole de 1988 sur les lignes de charge"), qui a trait à la procédure d'amendement,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-deuxième session, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge qui avaient été proposés et diffusés conformément au paragraphe 2 a) de l'article VI dudit Protocole,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 2 f) ii) bb) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2008, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément au paragraphe 2 g) ii) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2008 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 2 e) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge; et

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TELLE QUE MODIFIÉE

ANNEXE B
ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF

ANNEXE I
RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION DES LIGNES DE CHARGE

CHAPITRE II
CONDITIONS D'ASSIGNATION DU FRANC-BORD

**Règle 22 – Dalots, prises d'eau et décharges**

1 Au paragraphe 4) de la règle, remplacer la référence au paragraphe "2)" par une référence au paragraphe "1)".

CHAPITRE III
FRANCS-BORDS

**Règle 39 – Hauteur d'étrave minimale et flottabilité de réserve**

2 Au paragraphe 1) de la règle, remplacer le membre de phrase "$d_1$ est le tirant d'eau à 85 % du creux D, en mètres;" par "$d_1$ est le tirant d'eau à 85 % du creux minimal sur quille, en mètres;".

RESOLUCIÓN MSC.223(82)
(adoptada el 8 de diciembre de 2006)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 82º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2008 a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2008, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO B
ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

ANEXO 1
REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

CAPÍTULO II
CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

**Regla 22 - Imbornales, tomas y descargas**

1 En el párrafo 4) de la regla, se sustituye "2)" por "1)".

CAPÍTULO III
FRANCOBORDOS

**Regla 39 - Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva**

2 En el párrafo 1) de la regla, la expresión "$d_1$ el calado en el 85% del puntal D, en m;" se sustituye por "$d_1$ el calado en el 85% del puntal mínimo de trazado, en m;".

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, as amended, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 8 December 2006, at its eighty-second session, in conformity with article VI of the Protocol and attached at annex to resolution MSC.223(82) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-deuxième session le 8 décembre 2006, conformément à l'article VI du Protocole et qui font l'objet de l'annexe à la résolution MSC.223 (82) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, enmendado, adoptadas el 8 de diciembre de 2006 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 82º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en al artículo VI del Protocolo, mediante la resolución MSC.223(82), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : E. P. B.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London, 23/6/07

Londres, le

Londres,

2004 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.172(79))

AMENDEMENTS DE 2004 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.172(79))

ПОПРАВКИ 2004 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

(Резолюция MSC.172(79))

ENMIENDAS DE 2004 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.172(79))

RESOLUTION MSC.172(79)

(adopted on 9 December 2004)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-ninth session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to Annex B to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

ANNEX III

CERTIFICATES

**Form of International Certificate on Load Lines**

1 In the form of the International Load Line Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: ....."
*(dd/mm/yyyy)*

**Form of International Exemption Certificate on Load Lines**

2 In the form of the International Load Line Exemption Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: ....."
*(dd/mm/yyyy)*

RÉSOLUTION MSC.172(79)

(adoptée le 9 décembre 2004)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT EN OUTRE l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ci-après dénommé "le Protocole LL de 1988", concernant la procédure d'amendement,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-dix-neuvième session, les amendements au Protocole LL de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément au paragraphe 2 a) de l'article VI,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole LL de 1988, les amendements à l'Annexe B du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 2 f) ii) bb) de l'article VI du Protocole LL de 1988, que lesdits amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2006, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole LL de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à la Convention à noter que, conformément au paragraphe 2 g) ii) de l'article VI du Protocole LL de 1988, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2006 après avoir été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 2 e) de l'article VI du Protocole LL de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe à toutes les Parties au Protocole LL de 1988; et

5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole LL de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE B DU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

ANNEXE III

CERTIFICATS

**Modèle de Certificat international de franc-bord**

1 Sur le modèle de Certificat international de franc-bord, insérer entre la section commençant par les mots : "Le présent certificat est valable jusqu'au" et la section commençant par les mots : "Délivré à ", la nouvelle section suivante :

"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : ....."
*(jj/mm/aaaa)*

**Modèle de Certificat international d'exemption pour le franc-bord**

2 Sur le modèle de Certificat international d'exemption pour le franc-bord, insérer entre la section commençant par les mots : "Le présent certificat est valable jusqu'au" et la section commençant par les mots : "Délivré à", la nouvelle section suivante :

"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : ....."
*(jj/mm/aaaa)*

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC. 172(79)
(принята 9 декабря 2004 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VI Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (далее именуемого "Протокол о грузовой марке 1988 года"), касающуюся процедур внесения поправок,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят девятой сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 a) статьи VI Протокола,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки к Приложению B к Протоколу о грузовой марке 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 2 f) ii) bb) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2006 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола о грузовой марке 1988 года или Сторон, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии с пунктом 2 g) ii) статьи VI Протокола о грузовой марке1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2006 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 e) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола о грузовой марке 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ B К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СВИДЕТЕЛЬСТВА

**Форма Международного свидетельства о грузовой марке**

1 В форме Международного свидетельства о грузовой марке между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".
(*дд.мм.гггг*)

**Форма Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки**

2 В форме Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".
(*дд.мм.гггг*)

RESOLUCIÓN MSC.172(79)
(adoptada el 9 de diciembre de 2004)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 79º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al anexo B de dicho Protocolo, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las enmiendas anteriormente mencionadas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado sus objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 2 de julio de 2006, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en su anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

ANEXO III

CERTIFICADOS

**Modelo de Certificado internacional de francobordo**

1 En el modelo de Certificado internacional de francobordo se introduce la siguiente nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: ..... (*dd/mm/aaaa*)."

**Modelo de Certificado internacional de exención relativo al francobordo**

2 En el modelo de Certificado internacional de exención relativo al francobordo se introduce la siguiente nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: ..... (*dd/mm/aaaa*).

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, as amended, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 9 December 2004, at its seventy-ninth session, in conformity with article VI of the Protocol and attached at annex to resolution MSC.172(79) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa soixante-dix-neuvième session le 9 décembre 2004, conformément à l'article VI du Protocole et qui font l'objet de l'annexe à la résolution MSC.172(79) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года одобренных 9 декабря 2004 года на семьдесят девятой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VI Протоколу и изложенных в приложении к резолюции MSC.173(79) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, enmendado, adoptadas el 9 de diciembre de 2004 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 79º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en al artículo VI del Protocolo, mediante la resolución MSC.172(79), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:
За Генерального секретаря Международной морской организации:

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

10th July, 2005

J/9068(E/F/R/S)

تعديلات عام 2003 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(القرار MSC. 143(77))

2003 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

(Resolution MSC.143(77))

AMENDEMENTS DE 2003 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

(Résolution MSC.143(77))

ПОПРАВКИ 2003 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

(Резолюция MSC.143(77))

ENMIENDAS DE 2003 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

(Resolución MSC.143(77))

RESOLUTION MSC.143(77)
(adopted on 5 June 2003)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as "the 1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-seventh session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to Annex B to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2005, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

1 The existing text of Annex I to Annex B is replaced by the following:

"ANNEX I
REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

CHAPTER I
GENERAL

The regulations assume that the nature and stowage of the cargo, ballast, etc., are such as to secure sufficient stability of the ship and the avoidance of excessive structural stress.

The regulations also assume that where there are international requirements relating to stability or subdivision, these requirements have been complied with.

**Regulation 1**
**Strength and intact stability of ships**

(1) The Administration shall satisfy itself that the general structural strength of the ship is adequate for the draught corresponding to the freeboard assigned.

(2) A ship which is designed, constructed and maintained in compliance with the appropriate requirements of an organization, including a classification society, which is recognized by the Administration or with applicable national standards of the Administration in accordance with the provisions of regulation 2-1, may be considered to provide an acceptable level of strength. The above provisions shall apply to all structures, equipment and fittings covered by this annex for which standards for strength and construction are not expressly provided.

(3) Ships shall comply with an intact stability standard acceptable to the Administration.

**Regulation 2**
**Application**

(1) Ships with mechanical means of propulsion or lighters, barges or other ships without independent means of propulsion, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of regulations 1 to 40, inclusive.

(2) Ships carrying timber deck cargoes may be assigned, in addition to the freeboards prescribed in paragraph (1), timber freeboards in accordance with the provisions of regulations 41 to 45.

(3) Ships designed to carry sail, whether as the sole means of propulsion or as a supplementary means, and tugs, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of regulations 1 to 40, inclusive. Additional freeboard may be required as determined by the Administration.

(4) Ships of wood or of composite construction, or of other materials the use of which the Administration has approved, or ships whose constructional features are such as to render the application of the provisions of this Annex unreasonable or impracticable, shall be assigned freeboards as determined by the Administration.

(5) Regulations 10 to 26, inclusive, shall apply to every ship to which a minimum freeboard is assigned. Relaxations from these requirements may be granted to a ship to which a greater than minimum freeboard is assigned, on condition that the Administration is satisfied with the safety conditions provided.

(6) Where the assigned summer freeboard is increased such that the resulting draught is not more than that corresponding to a minimum summer freeboard for the same ship, but with an assumed freeboard deck located a distance below the actual freeboard deck at least equal to the standard superstructure height, the conditions of assignment in accordance with regulations 12, 14-1 through 20, 23, 24 and 25, as applicable, to the actual freeboard deck may be as required for a superstructure deck.

(7) Unless expressly provided otherwise, the regulations of this Annex shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 January 2005.

(8) For ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction before 1 January 2005, the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, adopted by the International Conference on Harmonized System of Survey and Certification, 1988, are complied with.

(9) High-speed craft which comply with the requirements of the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (2000 HSC Code), adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.97(73) and which have been surveyed and certified as provided in the Code shall be deemed to have complied with the requirements of this Annex. The certificates and permits issued under the 2000 HSC Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under this Annex.

**Regulation 2-1**
**Authorization of recognized organizations**

Organizations, including classification societies, referred to in article 13 of the Convention and regulation 1(2) shall comply with the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VI of the present Protocol.

**Regulation 3**
**Definitions of terms used in the Annexes**

(1) *Length*

(a) The length (L) shall be taken as 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater.

(b) For ships without a rudder stock, the length (L) is to be taken as 96% of the waterline at 85% of the least moulded depth.

(c) Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline) (see figure 3.1).

(d) In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline at 85% of the least moulded depth $D_{min}$, found by drawing a line parallel to the keel line of the vessel (including skeg) tangent to the moulded sheer line of the freeboard deck. The least moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side at the point of tangency (see figure 3.2).

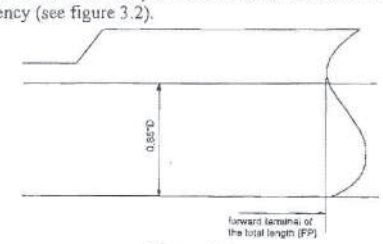



Figure 3.1

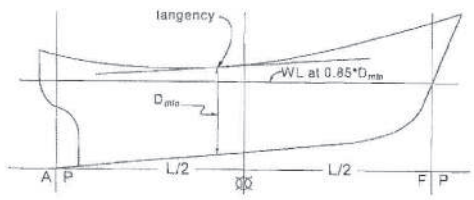



Figure 3.2

(2) *Perpendiculars*. The forward and after perpendiculars shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(3) *Amidships*. Amidships is at the middle of the length (L).

(4) *Breadth*. Unless expressly provided otherwise, the breadth (B) is the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

(5) *Moulded depth*

(a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

(b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of deck and sides, the lines extending as though the gunwale were of angular design.

(c) Where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

(6) *Depth for freeboard (D)*

(a) The depth for freeboard (D) is the moulded depth amidships, plus the freeboard deck thickness at side.

(b) The depth for freeboard (D) in a ship having a rounded gunwale with a radius greater than 4% of the breadth (B) or having topsides of unusual form is the depth for freeboard of a ship having a midship section with vertical topsides and with the same round of beam and area of topside section equal to that provided by the actual midship section.

(7) *Block coefficient*

(a) The block coefficient ($C_b$) is given by:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d}$$ ; where

A bridge or poop shall not be regarded as enclosed unless access is provided for the crew starting from any point on the uppermost complete exposed deck or higher to reach machinery and other working spaces inside these superstructures by alternative means which are available at all times when bulkhead openings are closed.

(c) The height of a superstructure is the least vertical height measured at side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams.

(d) The length of a superstructure (S) is the mean length of the part of the superstructure which lies within the length (L).

(e) Bridge. A bridge is a superstructure which does not extend to either the forward or after perpendicular.

(f) Poop. A poop is a superstructure which extends from the after perpendicular forward to a point which is aft of the forward perpendicular. The poop may originate from a point aft of the aft perpendicular.

(g) Forecastle. A forecastle is a superstructure which extends from the forward perpendicular aft to a point which is forward of the after perpendicular. The forecastle may originate from a point forward of the forward perpendicular.

(h) Full superstructure. A full superstructure is a superstructure which, as a minimum, extends from the forward to the after perpendicular.

(i) Raised quarterdeck. A raised quarterdeck is a superstructure which extends forward from the after perpendicular, generally has a height less than a normal superstructure, and has an intact front bulkhead (sidescuttles of the non-opening type fitted with efficient deadlights and bolted man hole covers) (see figure 3.4). Where the forward bulkhead is not intact due to doors and access openings, the superstructure is then to be considered as a poop.

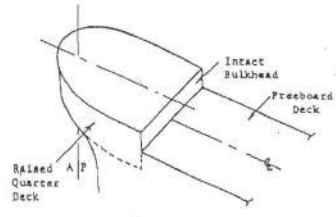



Figure 3.4

(11) *Superstructure deck*. A superstructure deck is a deck forming the upper boundary of a superstructure.

(12) *Flush deck ship.* A flush deck ship is a ship which has no superstructure on the freeboard deck.

(13) *Weathertight.* Weathertight means that in any sea conditions water will not penetrate into the ship.

(14) *Watertight.* Watertight means capable of preventing the passage of water through the structure in either direction with a proper margin of resistance under the pressure due to the maximum head of water which it might have to sustain.

(15) *Well.* A well is any area on the deck exposed to the weather, where water may be entrapped. Wells are considered to be deck areas bounded on two or more sides by deck structures.

**Regulation 4**
**Deck line**

The deck line is a horizontal line 300 mm in length and 25 mm in breadth. It shall be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge shall normally pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell (as illustrated in figure 4.1), provided that the deck line may be placed with reference to another fixed point on the ship on condition that the freeboard is correspondingly corrected. The location of the reference point and the identification of the freeboard deck shall in all cases be indicated on the International Load Line Certificate.

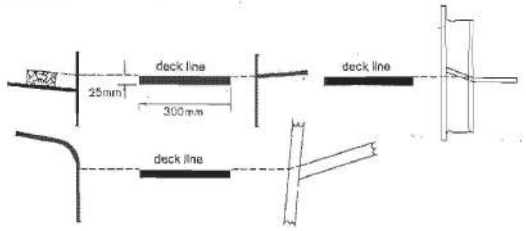



**Figure 4.1 Deck line**

**Regulation 5**
**Load line mark**

The load line mark shall consist of a ring 300 mm in outside diameter and 25 mm wide which is intersected by a horizontal line 450 mm in length and 25 mm in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the ring. The centre of the ring shall be placed amidships and at a distance equal to the assigned summer freeboard measured vertically below the upper edge of the deck line (as illustrated in figure 6.1).

**Regulation 6**
**Lines to be used with the load line mark**

(1) The lines which indicate the load line assigned in accordance with these regulations shall be horizontal lines 230 mm in length and 25 mm in breadth which extend forward of, unless expressly provided otherwise, and at right angles to, a vertical line 25 mm in breadth marked at a distance 540 mm forward of the centre of the ring (as illustrated in figure 6.1).

(2) The following load lines shall be used:

(a) The Summer Load Line indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the ring and also by a line marked S.

(b) The Winter Load Line indicated by the upper edge of a line marked W.

(c) The Winter North Atlantic Load Line indicated by the upper edge of a line marked WNA.

(d) The Tropical Load Line indicated by the upper edge of a line marked T.

(e) The Fresh Water Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked F. The Fresh Water Load Line in summer is marked abaft the vertical line. The difference between the Fresh Water Load Line in summer and the Summer Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other load lines.

(f) The Tropical Fresh Water Load Line indicated by the upper edge of a line marked TF and marked abaft the vertical line.

(3) If timber freeboards are assigned in accordance with these regulations, the timber load lines shall be marked in addition to ordinary load lines. These lines shall be horizontal lines 230 mm in length and 25 mm in breadth which extend abaft, unless expressly provided otherwise, and are at right angles to a vertical line 25 mm in breadth marked at a distance 540 mm abaft the centre of the ring (as illustrated in figure 6.2).

(4) The following timber load lines shall be used:

(a) The Summer Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LS.

(b) The Winter Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LW.

(c) The Winter North Atlantic Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LWNA.

(d) The Tropical Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LT.

(e) The Fresh Water Timber Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked LF and marked forward of the vertical line. The difference between the Fresh Water Timber Load Line in summer and the Summer Timber Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other timber load lines.

(f) The Tropical Fresh Water Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LTF and marked forward of the vertical line.

(5) Where the characteristics of a ship or the nature of the ship's service or navigational limits make any of the seasonal lines inapplicable, these lines may be omitted.

(6) Where a ship is assigned a greater than minimum freeboard so that the load line is marked at a position corresponding to, or lower than, the lowest seasonal load line assigned at minimum freeboard in accordance with the present Protocol, only the Fresh Water Load Line need be marked.

(7) Where a Winter North Atlantic Load Line is identical with the Winter Load Line corresponding to the same vertical line, this load line shall be marked W.

(8) Alternative/additional load lines required by other international conventions in force may be marked at right angles to and abaft the vertical line specified in paragraph (1).

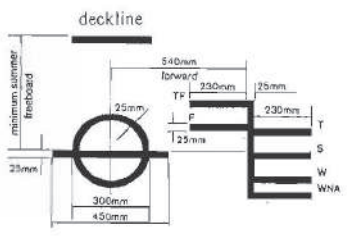



**Figure 6.1 Load line mark and lines to be used with this mark**

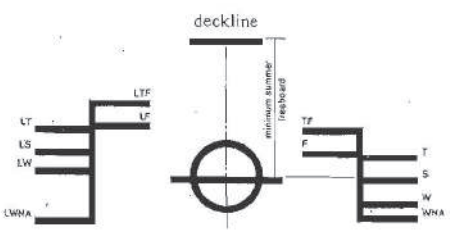



**Figure 6.2 Timber load line mark and lines to be used with this mark**

**Regulation 7**
**Mark of assigning Authority**

The mark of the Authority by whom the load lines are assigned may be indicated alongside the load line ring above the horizontal line which passes through the centre of the ring, or above and below it. This mark shall consist of not more than four initials to identify the Authority's name, each measuring approximately 115 mm in height and 75 mm in width.

**Regulation 8**
**Details of marking**

The ring, lines and letters shall be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They shall also be permanently marked on the sides of the ships to the satisfaction of the Administration. The marks shall be plainly visible and, if necessary, special arrangements shall be made for this purpose.

**Regulation 9**
**Verification of marks**

The International Load Line Certificate shall not be delivered to the ship until the officer or surveyor acting under the provisions of article 13 of the Convention has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

## CHAPTER II
## CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD

**Regulation 10**
**Information to be supplied to the master**

(1) The master of every new ship shall be supplied with information to arrange for the loading and ballasting of his ship in such a way as to avoid the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure, provided that this requirement need not apply to any particular length, design or class of ship where the Administration considers it to be unnecessary.

(2) Information shall be provided to the master in a form that is approved by the Administration or a recognised organization. Stability information, and loading information also related to ship strength when required under paragraph (1), shall be carried on board at all times together with evidence that the information has been approved by the Administration.

(3) A ship which is not required under the International Convention for Safety of Life at Sea in force to undergo an inclining test upon its completion shall:

(a) be so inclined and the actual displacement and position of the centre of gravity shall be determined for the lightship condition;

(b) if the Administration so approves, have its inclining test on completion dispensed with, provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the ship can be obtained from such basic data;

(c) if the Administration decides that the performance of an inclining test is not practicable or safe or yields inaccurate results due to the specific proportions, arrangements, strength or hull form of a ship, have the ship's lightship characteristics determined by a detailed weight estimate confirmed by a lightweight survey;

(d) have such information supplied for the use of its master as is necessary to enable the master, by rapid and simple processes, to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under all conditions likely to be encountered in normal service; and

(e) carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration.

(4) Where any alterations are made to a ship so as to materially affect the loading or stability information supplied to the master, amended information shall be provided. If necessary the ship shall be re-inclined.

**Regulation 11**
**Superstructure end bulkheads**

Bulkheads at exposed ends of enclosed superstructures shall be of an acceptable level of strength.

**Regulation 12**
**Doors**

(1) All access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be fitted with doors of steel or other equivalent material, permanently and strongly attached to the bulkhead, and framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the un-pierced bulkhead and weathertight when closed. The means for securing these doors weathertight shall consist of gaskets and clamping devices or other equivalent means and shall be permanently attached to the bulkhead or to the doors themselves, and the doors shall be so arranged that they can be operated from both sides of the bulkhead.

(2) Unless otherwise permitted by the Administration, doors shall open outwards to provide additional security against the impact of the sea.

(3) Except as otherwise provided in these regulations, the height of the sills of access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be at least 380 mm above the deck.

(4) Portable sills shall be avoided. However, in order to facilitate the loading/unloading of heavy spare parts or similar, portable sills may be fitted on the following conditions:

(a) they shall be installed before the ship leaves port; and

(b) they shall be gasketed and fastened by closely spaced through bolts.

**Regulation 13**
**Position of hatchways, doorways and ventilators**

For the purpose of these regulations, two positions of hatchways, doorways and ventilators are defined as follows:

Position 1 - Upon exposed freeboard and raised quarter decks, and upon exposed superstructure decks situated forward of a point located a quarter of the ship's length from the forward perpendicular.

Position 2 - Upon exposed superstructure decks situated abaft a quarter of the ship's length from the forward perpendicular and located at least one standard height of superstructure above the freeboard deck.

Upon exposed superstructure decks situated forward of a point located a quarter of the ship's length from the forward perpendicular and located at least two standard heights of superstructure above the freeboard deck.

**Regulation 14**
**Cargo and other hatchways**

(1) The construction and means for securing the weathertightness of cargo and other hatchways in position 1 and 2 shall be at least equivalent to the requirements of regulation 16, unless the application of regulation 15 to such hatchways is granted by the Administration.

(2) Coamings and hatchway covers to exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall comply with the requirements of the Administration.

**Regulation 14-1**
**Hatchway coamings**

(1) The coamings of hatchways shall be of substantial construction in accordance with their position, and their height above the deck shall be at least as follows:

(a) 600 mm if in position 1; and

(b) 450 mm if in position 2.

(2) In the case of hatchways which comply with regulation 16(2) through (5), the height of these coamings may be reduced, or the coamings omitted entirely, on condition that the Administration is satisfied that the safety of the ship is not thereby impaired in any sea conditions.

Regulation 15
Hatchways closed by portable covers and secured weathertight by tarpaulins and battening devices

Hatchway covers

(1) The width of each bearing surface for hatchway covers shall be at least 65 mm.

(2) Where covers are made of wood, the finished thickness shall be at least 60 mm in association with a span of not more than 1.5 m.

(3) Where covers are made of mild steel the strength shall be calculated in accordance with the requirement of regulation 16(2) to (4) and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 1.25 shall not exceed the minimum upper yield point strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0056 times the span under these loads.

Portable beams

(4) Where portable beams for supporting hatchway covers are made of mild steel, the strength shall be calculated with assumed loads not less than 3.5 $t/m^2$ on hatchways in position 1 and not less than 2.6 $t/m^2$ on hatchways in position 2 and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 1.47 shall not exceed the minimum upper yield point strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0044 times the span under these loads.

(5) The assumed loads on hatchways in position 1 may be reduced to 2 $t/m^2$ for ships 24 m in length and shall be not less than 3.5 $t/m^2$ for ships 100 m in length. The corresponding loads on hatchways in position 2 may be reduced to 1.5 $t/m^2$ and 2.6 $t/m^2$, respectively. In all cases, values at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

Pontoon covers

(6) Where pontoon covers used in place of portable beams and covers are made of mild steel, the strength shall be calculated in accordance with the requirement of regulation 16(2) to (4) and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 1.47 shall not exceed the minimum upper yield point strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0044 times the span. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than 1% of the spacing of stiffeners or 6 mm if that be greater.

(7) The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent to those of mild steel to the satisfaction of the Administration.

Carriers or sockets

(8) Carriers or sockets for portable beams shall be of substantial construction, and shall provide means for the efficient fitting and securing of the beams. Where rolling types of beams are used, the arrangements shall ensure that the beams remain properly in position when the hatchway is closed.

Cleats

(9) Cleats shall be set to fit the taper of the wedges. They shall be at least 65 mm wide and spaced not more than 600 mm centre to centre; the cleats along each side or end shall be not more than 150 mm from the hatch corners.

Battens and wedges

(10) Battens and wedges shall be efficient and in good condition. Wedges shall be of tough wood or other equivalent material. They shall have a taper of not more than 1 in 6 and shall be not less than 13 mm thick at the toes.

Tarpaulins

(11) At least two layers of tarpaulin in good condition shall be provided for each hatchway in position 1 or 2. The tarpaulins shall be waterproof and of ample strength. They shall be of a material of at least an approved standard weight and quality.

Securing of hatchway covers

(12) For all hatchways in position 1 or 2 steel bars or other equivalent means shall be provided in order efficiently and independently to secure each section of hatchway covers after the tarpaulins are battened down. Hatchway covers of more than 1.5 m in length shall be secured by at least two such securing appliances.

**Regulation 16**
**Hatchways closed by weathertight covers of steel or other equivalent materials**

(1) All hatchways in position 1 and 2 shall be fitted with hatch covers of steel or other equivalent material. Except as provided in regulation 14(2), such covers shall be weathertight and fitted with gaskets and clamping devices. The means for securing and maintaining weathertightness shall be to the satisfaction of the Administration. The arrangements shall ensure that the tightness can be maintained in any sea conditions, and for this purpose tests for tightness shall be required at the initial survey, and may be required at renewal and annual surveys or at more frequent intervals.

Hatch cover minimum design loads

(2) For ships of 100 m in length and above:

(a) Position 1 hatch covers located in the forward quarter of the ship's length shall be designed for wave loads at the forward perpendicular, calculated from the following equation:

Load = $5 + (L_H - 100)a$ in $t/m^2$

where :

$L_H$ is L for ships of not more than 340 m but not less than 100 m in length and equal to 340 m for ships of more than 340 m in length;
L is the length of the ship (meters), as defined in regulation 3;
a is given in table 16.1,

and reduced linearly to 3.5 t/m$^2$ at the end of the forward quarter's length, as shown in table 16.2. The design load used for each hatch cover panel shall be that determined at its midpoint location.

(b) All other position 1 hatch covers shall be designed to 3.5 t/m$^2$.

(c) Position 2 hatch covers shall be designed to 2.6 t/m$^2$.

(d) Where a position 1 hatchway is located at least one superstructure standard height higher than the freeboard deck, it may be designed to 3.5 t/m$^2$.

| | a |
|---|---|
| Type B freeboard ships | 0.0074 |
| Ships assigned reduced freeboard by regulation 27(9) or (10) | 0.0363 |

Table 16.1

(3) For ships 24 m in length:

(a) Position 1 hatch covers located in the forward quarter of the ship's length shall be designed for wave loads of 2.43 t/m$^2$ at the forward perpendicular and reduced linearly to 2 t/m$^2$ at the end of the forward quarter's length as shown in table 16.2. The design load used for each hatch cover panel shall be that determined at its midpoint location.

(b) All other position 1 hatch covers shall be designed to 2 t/m$^2$.

(c) Position 2 hatch covers shall be designed to 1.5 t/m$^2$.

(d) Where a position 1 hatchway is located at least one superstructure standard height higher than the freeboard deck, it may be designed to 2 t/m$^2$.

(4) For ships between 24 m and 100 m in length, and for positions between FP and 0.25L, wave loads shall be obtained by linear interpolation of the values shown in table 16.2.

| | Longitudinal position | | |
|---|---|---|---|
| | FP | 0.25L | Aft of 0.25L |
| | L>100 m | | |
| Freeboard deck | Equation in 16(2)(a) | 3.5 t/m$^2$ | 3.5 t/m$^2$ |
| Superstructure deck | 3.5 t/m$^2$ | | 2.6 t/m$^2$ |
| | L=100 m | | |
| Freeboard deck | 5 t/m$^2$ | 3.5t/m$^2$ | 3.5 t/m$^2$ |
| Superstructure deck | 3.5 t/m$^2$ | | 2.6 t/m$^2$ |
| | L=24 m | | |
| Freeboard deck | 2.43 t/m$^2$ | 2 t/m$^2$ | 2 t/m$^2$ |
| Superstructure deck | 2 t/m$^2$ | | 1.5 t/m$^2$ |

Table 16.2

(5) All hatch covers shall be designed such that:

(a) the product of the maximum stress determined in accordance with the above loads and the factor of 1.25 does not exceed the minimum upper yield point strength of the material in tension and the critical buckling strength in compression;

(b) the deflection is limited to not more than 0.0056 times the span;

(c) steel plating forming the tops of covers is not less in thickness than 1% of the spacing of stiffeners or 6 mm if that be greater; and

(d) an appropriate corrosion margin is incorporated.

Securing arrangements

(6) The means for securing and maintaining weathertightness by other means than gaskets and clamping shall be to the satisfaction of the Administration.

(7) Hatch covers which rest on coamings shall be located in their closed position by means capable of withstanding horizontally acting loads in any sea conditions.

### Regulation 17
### Machinery space openings

(1) Machinery space openings in position 1 or 2 shall be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength shall be specially considered. Access openings in such casings shall be fitted with doors complying with the requirements of regulation 12(1), the sills of which shall be at least 600 mm above the deck if in position 1, and at least 380 mm above the deck if in position 2. Other openings in such casings shall be fitted with equivalent covers, permanently attached in their proper positions.

(2) Where machinery casings are not protected by other structures, double doors (i.e. inner and outer doors complying with the requirements of regulation 12(1)) shall be required for ships assigned freeboards less than those based on table 28.2 of regulation 28. An inner sill of 230 mm in conjunction with the outer sill of 600 mm shall be provided.

(3) Coamings of any fiddly, funnel or machinery space ventilator in an exposed position on the freeboard deck or superstructure deck shall be as high above the deck as is reasonable and practicable. In general, ventilators necessary to continuously supply the machinery space shall have coamings of sufficient height to comply with regulation 19(3), without having to fit weathertight closing appliances. Ventilators necessary to continuously supply the emergency generator room, if this is considered buoyant in the stability calculation or protecting opening leading below, shall have coamings of sufficient height to comply with regulation 19(3), without having to fit weathertight closing appliances.

(4) Where due to ship size and arrangement this is not practicable, lesser heights for machinery space and emergency generator room ventilator coamings, fitted with weathertight closing appliances in accordance with regulation 19(4), may be permitted by the Administration in combination with other suitable arrangements to ensure an uninterrupted, adequate supply of ventilation to these spaces.

(5) Fiddly openings shall be fitted with strong covers of steel or other equivalent material permanently attached in their proper positions and capable of being secured weathertight.

### Regulation 18
### Miscellaneous openings in freeboard and superstructure decks

(1) Manholes and flush scuttles in position 1 or 2 or within superstructures other than enclosed superstructures shall be closed by substantial covers capable of being made watertight. Unless secured by closely spaced bolts, the covers shall be permanently attached.

(2) Openings in freeboard decks other than hatchways, machinery space openings, manholes and flush scuttles shall be protected by an enclosed superstructure, or by a deckhouse or companionway of equivalent strength and weathertightness. Similarly, any such opening in an exposed superstructure deck, in the top of a deckhouse on the freeboard deck which gives access to a space below the freeboard deck or a space within an enclosed superstructure shall be protected by an efficient deckhouse or companionway. Doorways in such companionways or deckhouses that lead or give access to stairways leading below, shall be fitted with doors in accordance with regulation 12(1). Alternatively, if stairways within a deckhouse are enclosed within properly constructed companionways fitted with doors complying with regulation 12(1), the external door need not be weathertight.

(3) Openings in the top of a deckhouse on a raised quarterdeck or superstructure of less than standard height, having a height equal to or greater than the standard quarterdeck height, shall be provided with an acceptable means of closing but need not be protected by an efficient deckhouse or companionway as defined in the regulation, provided that the height of the deckhouse is at least the standard height of a superstructure. Openings in the top of the deck house on a deck house of less than a standard superstructure height may be treated in a similar manner.

(4) In position 1 the height above the deck of sills to the doorways in companionways shall be at least 600 mm. In position 2 it shall be at least 380 mm.

(5) Where access is provided from the deck above as an alternative to access from the freeboard deck in accordance with regulation 3(10)(b), the height of sills into a bridge or poop shall be 380 mm. The same shall apply to deckhouses on the freeboard deck.

(6) Where access is not provided from above, the height of the sills to doorways in deckhouses on the freeboard deck shall be 600 mm.

(7) Where the closing appliances of access openings in superstructures and deckhouses are not in accordance with regulation 12(1), interior deck openings shall be considered exposed (i.e. situated in the open deck).

### Regulation 19
### Ventilators

(1) Ventilators in position 1 or 2 to spaces below freeboard deck or decks of enclosed superstructures shall have coamings of steel or other equivalent material, substantially constructed and efficiently connected to the deck. Ventilators in position 1 shall have coamings of a height of at least 900 mm above the deck; in position 2 the coamings shall be of a height at least 760 mm above the deck. Where the coaming of any ventilator exceeds 900 mm in height it shall be specially supported.

(2) Ventilators passing through superstructures other than enclosed superstructures shall have substantially constructed coamings of steel or other equivalent material at the freeboard deck.

(3) Ventilators in position 1 the coamings of which extend to more than 4.5 m above the deck, and in position 2 the coamings of which extend to more than 2.3 m above the deck, need not be fitted with closing arrangements unless specifically required by the Administration.

(4) Except as provided in paragraph (3), ventilator openings shall be provided with weathertight closing appliances of steel or other equivalent material. In ships of not more than 100 m in length the closing appliances shall be permanently attached; where not so provided in other ships, they shall be conveniently stowed near the ventilators to which they are to be fitted.

(5) In exposed locations, the height of coamings may be increased to the satisfaction of the Administration.

Regulation 20
Air pipes

(1) Where air pipes to ballast and other tanks extend above the freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes shall be of substantial construction; the height from the deck to the point where water may have access below shall be at least 760 mm on the freeboard deck and 450 mm on the superstructure deck.

(2) Where these heights may interfere with the working of the ship, a lower height may be approved, provided that the Administration is satisfied that the closing arrangements and other circumstances justify a lower height.

(3) Air pipes shall be provided with automatic closing devices.

(4) Pressure-vacuum valves (PV valves) may be accepted on tankers.

Regulation 21
Cargo ports and other similar openings

(1) Cargo ports and other similar openings in the sides of ships below the freeboard deck shall be fitted with doors so designed as to ensure the same watertightness and structural integrity as the surrounding shell plating. Unless otherwise granted by the Administration, these opening shall open outwards. The number of such openings shall be the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

(2) Unless otherwise permitted by the Administration, the lower edge of openings referred to in paragraph (1) shall not be below a line drawn parallel to the freeboard deck at side, which is at its lowest point at least 230 mm above the upper edge of the uppermost load line.

(3) Where it is permitted to arrange cargo ports and other similar openings with their lower edge below the line specified in paragraph (2), additional features shall be fitted to maintain the watertight integrity.

(4) The fitting of a second door of equivalent strength and watertightness is one acceptable arrangement. A leakage detection device shall be provided in the compartment between the two doors. Drainage of this compartment to the bilges, controlled by a readily accessible screw down valve, shall be arranged. The outer door shall open outwards.

(5) Arrangements for bow doors and their inner doors, side doors and stern doors and their securings shall be in compliance with the requirements of a recognised organization, or with the applicable national standards of the Administration which provide an equivalent level of safety.

Regulation 22
Scuppers, inlets and discharges

(1) (a) Discharges led through the shell either from spaces below the freeboard deck or from within superstructures and deckhouses on the freeboard deck fitted with doors complying with the requirements of regulation 12 shall, except as provided in paragraph (2), be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Normally each separate discharge shall have one automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck. Where the inboard end of the discharge pipe is located at least 0.01L above the Summer Load Line, the discharge may have two automatic non-return valves without positive means of closing. Where that vertical distance exceeds 0.02L, a single automatic non-return valve without positive means of closing may be accepted. The means for operating the positive action valve shall be readily accessible and provided with an indicator showing whether the valve is open or closed.

(b) One automatic non-return valve and one sluice valve controlled from above the freeboard deck instead of one automatic non-return valve with a positive means of closing from a position above the freeboard deck, is acceptable.

(c) Where two automatic non-return valves are required, the inboard valve shall always be accessible for examination under service conditions (i.e., the inboard valve shall be above the level of the Tropical Load Line). If this is not practicable, the inboard valve need not be located above the Tropical Load Line, provided that a locally controlled sluice valve is fitted between the two automatic non-return valves.

(d) Where sanitary discharges and scuppers lead overboard through the shell in way of machinery spaces, a locally operated positive closing valve at the shell, together with a non-return valve inboard, is acceptable. The controls of the valves shall be in an easily accessible position.

(e) The position of the inboard end of discharges shall be related to the Summer Timber Load Line when a timber freeboard is assigned.

(f) The requirements for non-return valves are applicable only to those discharges which remain open during the normal operation of a ship. For discharges which are to be kept closed at sea, a single screw down valve operated from the deck is acceptable.

(g) Table 22.1 provides the acceptable arrangements of scuppers, inlets and discharges.

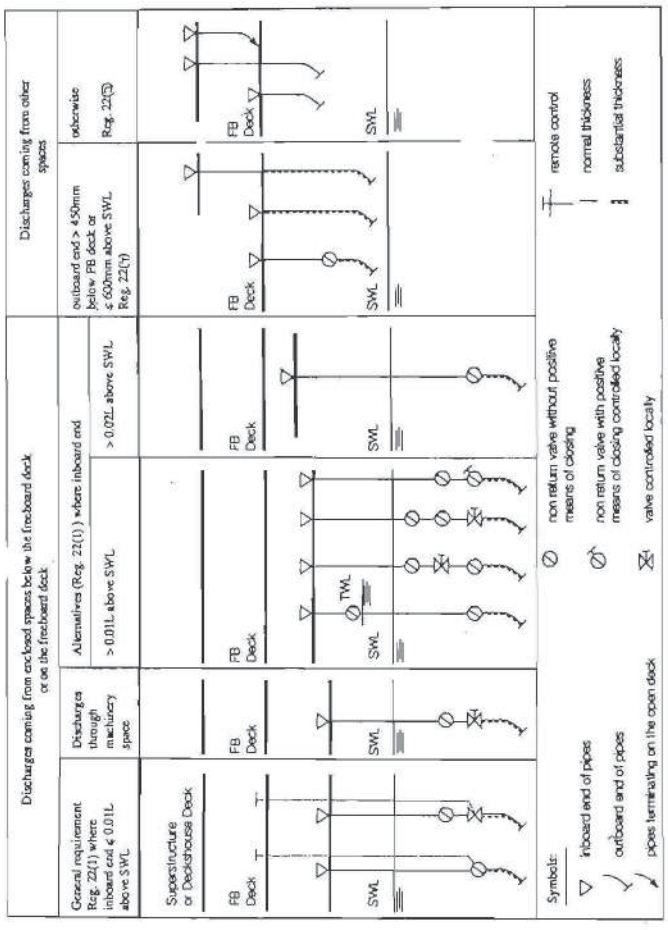



Table 22.1

(2) Scuppers led through the shell from enclosed superstructures used for the carriage of cargo shall be permitted only where the edge of the freeboard deck is not immersed when the ship heels 5° either way. In other cases the drainage shall be led inboard in accordance with the requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea in force.

(3) In manned machinery spaces, main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with the operation of machinery may be controlled locally. The controls shall be readily accessible and shall be provided with indicators showing whether the valves are open or closed.

(4) Scuppers and discharge pipes originating at any level and penetrating the shell either more than 450 mm below the freeboard deck or less than 600 mm above the Summer Load Line shall be provided with a non-return valve at the shell. This valve, unless required by paragraph (2), may be omitted if the piping is of substantial thickness (see paragraph (7) below).

(5) Scuppers leading from superstructures or deckhouses not fitted with doors complying with the requirements of regulation 12 shall be led overboard.

(6) All shell fittings and the valves required by this regulation shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable. All pipes to which this regulation refers shall be of steel or other equivalent material to the satisfaction of the Administration.

(7) Scupper and discharge pipes

(a) For scupper and discharge pipes, where substantial thickness is not required:

(i) for pipes having an external diameter equal to or less than 155 mm, the thickness shall not be less than 4.5 mm;

(ii) for pipes having an external diameter equal to or more than 230 mm, the thickness shall not be less than 6 mm.

Intermediate sizes shall be determined by linear interpolation.

(b) For scupper and discharge pipes, where substantial thickness is required:

(i) for pipes having an external diameter equal to or less than 80 mm, the thickness shall not be less than 7 mm;

(ii) for pipes having an external diameter of 180 mm, the thickness shall not be less than 10 mm;

(iii) for pipes having an external diameter equal to or more than 220 mm, the thickness shall not be less than 12.5 mm.

Intermediate sizes shall be determined by linear interpolation.

Regulation 22-1
Garbage chutes

(1) Two gate valves controlled from the working deck of the chute instead of the non-return valve with a positive means of closing from a position above the freeboard deck which comply with the following requirements are acceptable:

(a) the lower gate valve shall be controlled from a position above the freeboard deck. An interlock system between the two valves shall be arranged;

(b) the inboard end shall be located above the waterline formed by an 8.5° heel to port or starboard at a draft corresponding to the assigned summer freeboard, but not less than 1,000 mm above the summer waterline. Where the inboard end exceeds 0.01L above the summer waterline, valve control from the freeboard deck is not required, provided the inboard gate valve is always accessible under service conditions; and

(c) alternatively, the upper and lower gate valves may be replaced by a hinged weathertight cover at the inboard end of the chute together with a discharge flap. The cover and flap shall be arranged with an interlock so that the discharge flap cannot be operated until the hopper cover is closed.

(2) The entire chute, including the cover, shall be constructed of material of substantial thickness.

(3) The controls for the gate valves and/or hinged covers shall be clearly marked: "Keep closed when not in use".

(4) Where the inboard end of the chute is below the freeboard deck of a passenger ship or the equilibrium waterlines of a cargo ship to which damage stability requirements apply, then:

(a) the inboard end hinged cover/valve shall be watertight;

(b) the valve shall be a screw-down non-return valve fitted in an easily accessible position above the deepest load line; and

(c) the screw-down non-return valve shall be controlled from a position above the bulkhead deck and provided with open/closed indicators. The valve control shall be clearly marked: "Keep closed when not in use".

**Regulation 22-2**
**Spurling pipes and cable lockers**

(1) Spurling pipes and cable lockers shall be watertight up to the deck exposed to weather.

(2) Where means of access are provided, they shall be closed by a substantial cover and secured by closely spaced bolts.

(3) Spurling pipes through which anchor cables are led shall be provided with permanently attached closing appliances to minimize water ingress.

**Regulation 23**
**Side scuttles, windows and skylights**

(1) Side scuttles and windows, together with their glasses, deadlights and storm covers*, if fitted, shall be of an approved design and substantial construction. Non-metallic frames are not acceptable.

(2) Side scuttles are defined as being round or oval openings with an area not exceeding 0.16 $m^2$. Round or oval openings having areas exceeding 0.16 $m^2$ shall be treated as windows.

(3) Windows are defined as being rectangular openings generally, having a radius at each corner relative to the window size and round or oval openings with an area exceeding 0.16 $m^2$.

(4) Side scuttles to the following spaces shall be fitted with hinged inside deadlights:

(a) spaces below freeboard deck;

(b) spaces within the first tier of enclosed superstructures; and

(c) first tier deckhouses on the freeboard deck protecting openings leading below or considered buoyant in stability calculations.

Deadlights shall be capable of being closed and secured watertight if fitted below the freeboard deck and weathertight if fitted above.

(5) Side scuttles shall not be fitted in such a position that their sills are below a line drawn parallel to the freeboard deck at side and having its lowest point 2.5% of the breadth (B), or 500 mm, whichever is the greatest distance, above the Summer Load Line (or Timber Summer Load Line if assigned).

(6) If the required damage stability calculations indicate that the side scuttles would become immersed at any intermediate stage of flooding or the final equilibrium waterline, they shall be of the non-opening type.

(7) Windows shall not be fitted in the following locations:

(a) below the freeboard deck;

(b) in the first tier end bulkheads or sides of enclosed superstructures; or

(c) in first tier deckhouses that are considered buoyant in the stability calculations.

(8) Side scuttles and windows at the side shell in the second tier shall be provided with hinged inside deadlights capable of being closed and secured weathertight if the superstructure protects direct access to an opening leading below or is considered buoyant in the stability calculations.

* Deadlights are fitted to the inside of windows and side scuttles, while storm covers are fitted to the outside of windows, where accessible, and may be hinged or portable.

(9) Side scuttles and windows in side bulkheads set inboard from the side shell in the second tier which protect direct access below to spaces listed in paragraph (4) shall be provided with either hinged inside deadlights or, where they are accessible, permanently attached external storm covers which are capable of being closed and secured weathertight.

(10) Cabin bulkheads and doors in the second tier and above separating side scuttles and windows from a direct access leading below or the second tier considered buoyant in the stability calculations may be accepted in place of deadlights or storm covers fitted to the side scuttles and windows.

(11) Deckhouses situated on a raised quarter deck or on the deck of a superstructure of less than standard height may be regarded as being in the second tier as far as the requirements for deadlights are concerned, provided that the height of the raised quarter deck or superstructure is equal to or greater than the standard quarter deck height.

(12) Fixed or opening skylights shall have a glass thickness appropriate to their size and position as required for side scuttles and windows. Skylight glasses in any position shall be protected from mechanical damage and, where fitted in position 1 or 2, shall be provided with permanently attached deadlights or storm covers.

**Regulation 24**
**Freeing ports**

(1) (a) Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form wells, ample provision shall be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them.

(b) Except as provided in paragraphs (1)(c) and (2), the minimum freeing port area ($A$) on each side of the ship for each well on the freeboard deck shall be that given by the following formulae in cases where the sheer in way of the well is standard or greater than standard.

The minimum area for each well on superstructure decks shall be one-half of the area given by the following formulae:

Where the length of bulwark ($l$) in the well is 20 m or less:

$$A = 0.7 + 0.035\, l\ (m^2);$$

where $l$ exceeds 20 m:

$$A = 0.07\, l\ (m^2).$$

$l$ need in no case be taken as greater than 0.7L.

If the bulwark is more than 1.2 m in average height, the required area shall be increased by 0.004 $m^2$ per metre of length of well for each 0.1 m difference in height. If the bulwark is less than 0.9 m in average height, the required area may be decreased by 0.004 $m^2$ per metre of length of well for each 0.1 m difference in height.

(c) In ships with no sheer, the area calculated according to paragraph (b) shall be increased by 50%. Where the sheer is less than the standard, the percentage shall be obtained by linear interpolation.

(d) On a flush deck ship with a deckhouse amidships having a breadth of at least 80% of the beam of the ship and the passageways along the side of the ship not exceeding 1.5 m in width, two wells are formed. Each shall be given the required freeing port area based upon the length of each well.

(e) Where a screen bulkhead is fitted completely across the ship at the forward end of a midship deckhouse, the exposed deck is divided into two wells and there is no limitation on the breadth of the deckhouse.

(f) Wells on raised quarterdecks shall be treated as being on freeboard decks.

(g) Gutter bars greater than 300 mm in height fitted around the weather decks of tankers in way of cargo manifolds and cargo piping shall be treated as bulwarks. Freeing ports shall be arranged in accordance with this regulation. Closures attached to the freeing ports for use during loading and discharge operations are to be arranged in such a way that jamming cannot occur while at sea.

(2) Where a ship fitted with a trunk does not comply with the requirements of regulation 36(1)(e) or where continuous or substantially continuous hatchway side coamings are fitted between detached superstructures, the minimum area of the freeing port openings shall be calculated from the following table:

| Breadth of hatchway or trunk in relation to the breadth of ship | Area of freeing ports in relation to the total area of the bulwarks |
|---|---|
| 40% or less | 20% |
| 75% or more | 10% |

The area of freeing ports at intermediate breadths shall be obtained by linear interpolation.

(3) The effectiveness of the freeing area in bulwarks required by paragraph (1) depends on the free flow area across the deck of a ship.

The free flow area on deck is the net area of gaps between hatchways, and between hatchways and superstructures and deckhouses up to the actual height of the bulwark.

The freeing port area in bulwarks shall be assessed in relation to the net free flow area as follows:

(a) If the free flow area is not less than the freeing area calculated from paragraph (2) as if the hatchway coamings were continuous, then the minimum freeing port area calculated from paragraph (1) shall be deemed sufficient.

(b) If the free flow area is equal to, or less than the area calculated from paragraph (1), the minimum freeing area in the bulwarks shall be determined from paragraph (2).

(c) If the free flow area is smaller than calculated from paragraph (2), but greater than calculated from paragraph (1), the minimum freeing area in the bulwark shall be determined from the following formula:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \ (m^2)$$

where:

$F_1$ is the minimum freeing area calculated from paragraph (1);
$F_2$ is the minimum freeing area calculated from paragraph (2); and
$f_p$ is the total net area of passages and gaps between hatch ends and superstructures or deckhouses up to the actual height of bulwark.

(4) In ships having superstructures on the freeboard deck or superstructure decks, which are open at either or both ends to wells formed by bulwarks on the open decks, adequate provision for freeing the open spaces within the superstructures shall be provided.

The minimum freeing port area on each side of the ship for the open superstructure ($A_s$) and for the open well ($A_w$) shall be calculated in accordance with the following procedure:

(a) Determine the total well length ($l_l$) equal to the sum of the length of the open deck enclosed by bulwarks ($l_w$) and the length of the common space within the open superstructure ($l_s$).

(b) To determine $A_s$:

(i) calculate the freeing port area ($A$) required for an open well of length $l_l$ in accordance with paragraph (1) with standard height bulwark assumed;

(ii) multiply by a factor of 1.5 to correct for the absence of sheer, if applicable, in accordance with paragraph (1)(c);

(iii) multiply by the factor ($b_o/l_l$) to adjust the freeing port area for the breadth ($b_o$) of the openings in the end bulkhead of the enclosed superstructure;

(iv) to adjust the freeing port area for that part of the entire length of the well which is enclosed by the open superstructure, multiply by the factor:

$$1 - (l_w/l_l)^2$$

where $l_w$ and $l_l$ are defined in paragraph (4)(a);

(v) to adjust the freeing port area for the distance of the well deck above the freeboard deck, for decks located more than 0.5 $h_s$ above the freeboard deck, multiply by the factor :

$$0.5 \ (h_s/h_w)$$

where $h_w$ is the distance of the well deck above the freeboard deck and $h_s$ is one standard superstructure height.

(c) To determine $A_w$:

(i) the freeing port area for the open well ($A_w$) shall be calculated in accordance with paragraph (b)(i), using $l_w$ to calculate a nominal freeing port area ($A'$), and then adjusted for the actual height of the bulwark ($h_b$) by the application of one of the following area corrections, whichever is applicable:

for bulwarks greater than 1.2 m in height:

$$A_c = l_w((h_b - 1.2)/0.10)(0.004) \ (m^2);$$

for bulwarks less than 0.9 m in height:

$$A_c = l_w((h_b - 0.9)/0.10)(0.004) \ (m^2);$$

for bulwarks between 1.2 m and 0.9 m in height there is no correction (i.e. $A_c = 0$);

(ii) the corrected freeing port area ($A_w = A' + A_c$) shall then be adjusted for absence of sheer, if applicable, and height above freeboard deck as in paragraphs (b)(ii) and (b)(v), using $h_s$ and $h_w$.

(d) The resulting freeing port areas for the open superstructure ($A_s$) and for the open well ($A_w$) shall be provided along each side of the open space covered by the open superstructure and each side of the open well, respectively.

(e) The above relationships are summarised by the following equations, assuming $l_l$, the sum of $l_w$ and $l_s$, is greater than 20 m:

freeing port area $A_w$ for the open well:

$$A_w = (0.07l_w + A_c) \text{ (sheer correction) } (0.5h_s/h_w);$$

freeing port area $A_s$ for the open superstructure:

$$A_s = (0.07l_l) \text{ (sheer correction) } (b_o/l_l) \ (1 - (l_w/l_l)^2) \ (0.5h_s/h_w);$$

where $l_l$ is 20 m or less, the basic freeing port area is $A = 0.7 + 0.035l_l$ in accordance with paragraph (1).

(5) The lower edges of freeing ports shall be as near the deck as practicable. Two-thirds of the freeing port area required shall be provided in the half of the well nearest the lowest point of the sheer curve. One third of the freeing port area required shall be evenly spread along the remaining length of the well. With zero or little sheer on the exposed freeboard deck or an exposed superstructure deck the freeing port area shall be evenly spread along the length of the well.

(6) All freeing port openings in the bulwarks shall be protected by rails or bars spaced approximately 230 mm apart. If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance shall be provided to prevent jamming. Hinges shall have pins or bearings of non-corrodible material. Shutters shall not be fitted with securing appliances.

## Regulation 25
## Protection of the crew

(1) The deckhouses used for the accommodation of the crew shall be constructed to an acceptable level of strength.

(2) Guard rails or bulwarks shall be fitted around all exposed decks. The height of the bulwarks or guard rails shall be at least 1 m from the deck, provided that where this height would interfere with the normal operation of the ship, a lesser height may be approved, if the Administration is satisfied that adequate protection is provided.

(3) Guard rails fitted on superstructure and freeboard decks shall have at least three courses. The opening below the lowest course of the guard rails shall not exceed 230 mm. The other courses shall be not more than 380 mm apart. In the case of ships with rounded gunwales the guard rail supports shall be placed on the flat of the deck. In other locations, guardrails with at least two courses shall be fitted. Guard rails shall comply with the following provisions:

(a) fixed, removable or hinged stanchions shall be fitted about 1.5 m apart. Removable or hinged stanchions shall be capable of being locked in the upright position;

(b) at least every third stanchion shall be supported by a bracket or stay;

(c) where necessary for the normal operation of the ship, steel wire ropes may be accepted in lieu of guard rails. Wires shall be made taut by means of turnbuckles; and

(d) where necessary for the normal operation of the ship, chains fitted between two fixed stanchions and/or bulwarks are acceptable in lieu of guard rails.

(4) Satisfactory means for safe passage required by regulation 25-1 (in the form of guard rails, lifelines, gangways or underdeck passages, etc.) shall be provided for the protection of the crew in getting to and from their quarters, the machinery space and any other spaces used in the essential operation of the ship.

(5) Deck cargo carried on any ship shall be so stowed that any opening which is in way of the cargo and which gives access to and from the crew's quarters, the machinery space and all other parts used in the essential operation of the ship can be closed and secured against water ingress. Protection for the crew in the form of guard rails or lifelines shall be provided above the deck cargo if there is no convenient passage on or below the deck of the ship.

## Regulation 25-1
## Means for safe passage of crew

(1) The safe passage of crew shall be provided by at least one of the means prescribed in table 25-1.1 below:

| Type of ship | Locations of means in ship | | Assigned summer freeboard | Acceptable arrangements according to type of freeboard assigned*** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Type 'A' | Type 'B-100' | Type 'B-60' | Type 'B' and 'B+' |
| All ships other than oil tankers*, chemical tankers* and gas carriers* | 1.1 | Access to midship quarters | ≤ 3,000 mm | (a)<br>(b) | (a)<br>(b) | (a)<br>(b) | (a)<br>(b) |
| | 1.1.1 | Between poop and bridge, or | | (e) | (e) | (c)(i)<br>(e)<br>(f)(i) | (c)(i)<br>(c)(ii)<br>(c)(iv) |
| | 1.1.2 | Between poop and deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both | > 3,000 mm | (a)<br>(b)<br>(e) | (a)<br>(b)<br>(e) | (a)<br>(b)<br>(c)(i)<br>(c)(ii)<br>(e)<br>(f)(i)<br>(f)(ii) | (d)(i)<br>(d)(ii)<br>(d)(iii)<br>(c)<br>(f)(i)<br>(f)(ii)<br>(f)(iv) |
| | 1.2 | Access to ends | ≤ 3,000 mm | (a)<br>(b)<br>(c)(i)<br>(e)<br>(f)(i) | (a)<br>(b)<br>(c)(ii)<br>(c)(iii)<br>(e)<br>(f)(i)<br>(f)(ii) | (a)<br>(b)<br>(c)(i)<br>(c)(iii)<br>(c)<br>(f)(i)<br>(f)(iii) | |
| | 1.2.1 | Between poop and bow (if there is no bridge), | | | | | |
| | 1.2.2 | Between bridge and bow, or | | | | | |
| | 1.2.3 | Between a deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both, and bow, or | > 3,000 mm | (a)<br>(b)<br>(c)(i)<br>(d)(i)<br>(e)<br>(f)(i) | (a)<br>(b)<br>(c)(i)<br>(c)(ii)<br>(d)(i)<br>(d)(ii)<br>(e)<br>(f)(i)<br>(f)(iii) | (a)<br>(b)<br>(c)(i)<br>(c)(ii)<br>(c)(iv)<br>(d)(i)<br>(d)(ii)<br>(d)(iii)<br>(e)<br>(f)(i)<br>(f)(ii)<br>(f)(iv) | |
| | 1.2.4 | In the case of a flush deck ship, between crew accommodation and the forward and after ends of ship. | | | | | |
| Oil tankers*, chemical tankers* and gas carriers* | 2.1 | Access to bow | | | | | |
| | 2.1.1 | Between poop and bow or | ≤ $(A_f + H_s)$** | (a)<br>(e)<br>(f)(i)<br>(f)(v) | | | |
| | 2.1.2 | Between a deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both, and bow, or | | | | | |
| | 2.1.3 | In the case of a flush deck ship, between crew accommodation and the forward ends of ship. | > $(A_f + H_s)$** | (a)<br>(e)<br>(f)(i)<br>(f)(ii) | | | |
| | 2.2 | Access to after end<br>In the case of a flush deck ship, between crew accommodation and the after end of ship | As required in 1.2.4 for other types of ships | | | | |

Table 25-1.1

* Oil tankers, chemical tankers and gas carriers as defined in regulations II-1/2.12, VII/8.2 and VII/11.2, respectively, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, in force.
** $A_f$: the minimum summer freeboard calculated as type 'A' ship regardless of the type freeboard actually assigned
$H_s$: the standard height of superstructure as defined in regulation 33.
*** Arrangements (a)-(f) are described in paragraph (2) below. Locations (i)-(v) are described in paragraph (3) below.

(2) Acceptable arrangements referred to in table 25-1.1 are defined as follows:

(a) A well lighted and ventilated under-deck passageway (with a clear opening of at least 0.8 m wide and 2 m high), as close as practicable to the freeboard deck, connecting and providing access to the locations in question.

(b) A permanent and efficiently constructed gangway, fitted at or above the level of the superstructure deck, on or as near as practicable to the centre line of the ship, providing a continuous platform at least 0.6 m in width and a non-slip surface and with guard rails extending on each side throughout its length. Guard rails shall be at least 1 m high with three courses and constructed as required in regulation 25(3). A foot-stop shall be provided.

(c) A permanent walkway at least 0.6 m in width, fitted at freeboard deck level and consisting of two rows of guard rails with stanchions spaced not more than 3 m. The number of courses of rails and their spacing shall be in accordance with regulation 25(3). On type 'B' ships, hatchway coamings not less than 0.6 m in height may be accepted as forming one side of the walkway, provided that two rows of guard rails are fitted between the hatchways.

(d) A wire rope lifeline not less than 10 mm in diameter, supported by stanchions not more than 10 m apart, or a single hand rail or wire rope attached to hatch coamings, continued and supported between hatchways.

(e) A permanent gangway that is:

(i) located at or above the level of the superstructure deck;

(ii) located on or as near as practicable to the centre line of the ship;

(iii) located so as not to hinder easy access across the working areas of the deck;

(iv) providing a continuous platform at least 1 m in width;

(v) constructed of fire resistant and non-slip material;

(vi) fitted with guard rails extending on each side throughout its length; guard rails shall be at least 1 m high with courses as required by regulation 25(3) and supported by stanchions spaced not more than 1.5 m apart;

(vii) provided with a foot-stop on each side;

(viii) having openings, with ladders where appropriate, to and from the deck. Openings shall not be more than 40 m apart; and

(ix) having shelters set in way of the gangway at intervals not exceeding 45 m if the length of the exposed deck to be traversed exceeds 70 m. Every such shelter shall be capable of accommodating at least one person and be so constructed as to afford weather protection on the forward, port and starboard sides.

(f) A permanent walkway located at the freeboard deck level, on or as near as practicable to the centre line of the ship, having the same specifications as those for a permanent gangway listed in (e), except for foot-stops. On type 'B' ships (certified for the carriage of liquids in bulk) with a combined height of hatch coaming and fitted hatch cover of not less than 1 m in height, the hatchway coamings may be accepted as forming one side of the walkway, provided that two rows of guard rails are fitted between the hatchways.

(3) Permitted transverse locations for arrangements in paragraphs (2)(c), (d) and (f) above, where appropriate:

(i) at or near the centre line of the ship; or fitted on hatchways at or near the centre line of the ship;

(ii) fitted on each side of the ship;

(iii) fitted on one side of the ship, provision being made for fitting on either side;

(iv) fitted on one side of the ship only;

(v) fitted on each side of the hatchways, as near to the centre line as practicable.

(4) (a) Where wire ropes are fitted, turnbuckles shall be provided to ensure their tautness.

(b) Where necessary for the normal operation of the ship, steel wire ropes may be accepted in lieu of guard rails.

(c) Where necessary for the normal operation of the ship, chains fitted between two fixed stanchions are acceptable in lieu of guard rails.

(d) Where stanchions are fitted, every third stanchion shall be supported by a bracket or stay.

(e) Removable or hinged stanchions shall be capable of being locked in the upright position.

(f) A means of passage over obstructions such as pipes or other fittings of a permanent nature, shall be provided.

(g) Generally, the width of the gangway or deck-level walkway should not exceed 1.5 m.

(5) For tankers less than 100 m in length, the minimum width of the gangway platform or deck-level walkway fitted in accordance with paragraphs (2)(e) or (f) above, respectively, may be reduced to 0.6 m.

### Regulation 26
### Special conditions of assignment for type 'A' ships

**Machinery casings**

(1) Machinery casings on type 'A' ships, as defined in regulation 27, shall be protected by one of the following arrangements:

(a) an enclosed poop or bridge of at least standard height; or

(b) a deckhouse of equal height and equivalent strength.

(2) Machinery casings may, however, be exposed if there are no openings giving direct access from the freeboard deck to the machinery space. A door complying with the requirements of regulation 12 is acceptable in the machinery casing, provided that it leads to a space or passageway which is as strongly constructed as the casing and is separated from the stairway to the engine-room by a second weathertight door of steel or other equivalent material.

**Gangway and access**

(3) A fore and aft permanent gangway, constructed in accordance with the provisions of regulation 25-1(2)(e), shall be fitted on type 'A' ships at the level of the superstructure deck between the poop and the midship bridge or deckhouse where fitted. The arrangement contained in regulation 25-1(2)(a) is considered an equivalent means of access to carry out the purpose of the gangway.

(4) Safe access from the gangway level shall be available between separate crew accommodations and also between crew accommodations and the machinery space.

**Hatchways**

(5) Exposed hatchways on the freeboard and forecastle decks or on the tops of expansion trunks on type 'A' ships shall be provided with efficient watertight covers of steel or other equivalent material.

**Freeing arrangements**

(6) Type 'A' ships with bulwarks shall have open rails fitted for at least half the length of the weather deck or other equivalent freeing arrangements. A freeing port area, in the lower part of the bulwarks, of 33% of the total area of the bulwarks, is an acceptable equivalent freeing arrangement. The upper edge of the sheer strake shall be kept as low as practicable.

(7) Where superstructures are connected by trunks, open rails shall be fitted for the whole length of the exposed parts of the freeboard deck.

## CHAPTER III
## FREEBOARDS

### Regulation 27
### Types of ships

(1) For the purposes of freeboard computation, ships shall be divided into type 'A' and type 'B'.

**Type 'A' ships**

(2) A type 'A' ship is a ship which:

(a) is designed to carry only liquid cargoes in bulk;

(b) has a high integrity of the exposed deck with only small access openings to cargo compartments, closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material; and

(c) has low permeability of loaded cargo compartments.

(3) A type 'A' ship, if over 150 m in length, to which a freeboard less than type 'B' has been assigned, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph (13). In such a ship, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(4) A type 'A' ship shall be assigned a freeboard not less than that given in table 28.1.

**Type 'B' ships**

(5) All ships which do not come within the provisions regarding type 'A' ships in paragraphs (2) and (3) shall be considered as type 'B' ships.

(6) Type 'B' ships, which in position 1 have hatch covers which are permitted by the Administration to comply with the requirements of regulation 15 (other than paragraph (6)) or which are fitted with securing arrangements accepted under the provisions of regulation 16(6), shall be assigned freeboards based upon the values given in table 28.2, increased by the values given in table 27.1:

Freeboard increase over tabular freeboard for type 'B' ships, for ships with hatch covers complying with the provisions of regulation 15 (other than paragraph (6))

| Length of ship (m) | Freeboard increase (mm) | Length of ship (m) | Freeboard increase (mm) | Length of ship (m) | Freeboard increase (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 108 and below | 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 |

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.
Ships above 200 m in length shall be dealt with by the Administration.

Table 27.1

(7) Type 'B' ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 16(2) through (5), shall, except as provided in paragraphs (8) to (13) inclusive, be assigned freeboards based on table 28.2.

(8) Any type 'B' ship of over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (7), provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:

(a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;

(b) the freeing arrangements are adequate;

(c) the covers in position 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16(1) through (5) and (7); and

(d) the ship, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph (13). In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(9) In calculating the freeboards for type 'B' ships which comply with the requirements of paragraphs (8), (11), (12) and (13), the values from table 28.2 shall not be reduced by more than 60% of the difference between the tabular values in tables 28.1 and 28.2 for the appropriate ship lengths.

(10) (a) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (9) may be increased up to the total difference between the values in table 28.1 and those in table 28.2 on condition that the ship complies with the requirements of:

(i) regulation 26, other than paragraph (5), as if it were a type 'A' ship;

(ii) paragraphs (8), (11) and (13); and

(iii) paragraph (12), provided that throughout the length of the ship any one transverse bulkhead will be assumed to be damaged, such that two adjacent fore and aft compartments shall be flooded simultaneously, except that such damage will not apply to the boundary bulkheads of a machinery space.

(b) In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

**Initial condition of loading**

(11) The initial condition of loading before flooding shall be determined as follows:

(a) The ship is loaded to its Summer Load Waterline on an imaginary even keel.

(b) When calculating the vertical centre of gravity, the following principles apply:

(i) homogeneous cargo is carried;

(ii) all cargo compartments, except those referred to under subparagraph (iii), but including compartments intended to be partially filled, shall be considered fully loaded except that in the case of fluid cargoes each compartment shall be treated as 98% full;

(iii) if the ship is intended to operate at its Summer Load Waterline with empty compartments, such compartments shall be considered empty, provided the height of the centre of gravity so calculated is not less than as calculated under subparagraph (ii);

(iv) 50% of the individual total capacity of all tanks and spaces fitted to contain consumable liquids and stores is allowed for. It shall be assumed that for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has maximum free surface, and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest; in each tank the centre of gravity of the contents shall be taken at the centre of volume of the tank. The remaining tanks shall be assumed either completely empty or completely filled, and the distribution of consumable liquids between these tanks shall be effected so as to obtain the greatest possible height above the keel for the centre of gravity;

(v) at an angle of heel of not more than 5° in each compartment containing liquids, as prescribed in subparagraph (ii), except that in the case of compartments containing consumable fluids, as prescribed in subparagraph (iv), the maximum free surface effect shall be taken into account. Alternatively, the actual free surface effects may be used, provided the methods of calculation are acceptable to the Administration;

(vi) weights shall be calculated on the basis of the following values for specific gravities:

| | |
|---|---|
| salt water | 1.025 |
| fresh water | 1.000 |
| oil fuel | 0.950 |
| diesel oil | 0.900 |
| lubricating oil | 0.900. |

**Damage assumptions**

(12) The following principles regarding the character of the assumed damage apply:

(a) The vertical extent of damage in all cases is assumed to be from the base line upwards without limit.

(b) The transverse extent of damage is equal to B/5 or 11.5 m, whichever is the lesser, measured inboard from the side of the ship perpendicularly to the centreline at the level of the summer load waterline.

(c) If damage of a lesser extent than specified in subparagraphs (a) and (b) results in a more severe condition, such lesser extent shall be assumed.

(d) Except where otherwise required by paragraph (10)(a), the flooding shall be confined to a single compartment between adjacent transverse bulkheads, provided that the inner longitudinal boundary of the compartment is not in a position within the transverse extent of assumed damage. Transverse boundary bulkheads of wing tanks which do not extend over the full breadth of the ship shall be assumed not to be damaged, provided that they extend beyond the transverse extent of assumed damage prescribed in subparagraph (b).

If in a transverse bulkhead there are steps or recesses of not more than 3 m in length, located within the transverse extent of assumed damage as defined in subparagraph (b), such transverse bulkhead may be considered intact and the adjacent compartment may be floodable singly. If, however, within the transverse extent of assumed damage there is a step or recess of more than 3 m in length in a transverse bulkhead, the two compartments adjacent to this bulkhead shall be considered as flooded. The step formed by the afterpeak bulkhead and the afterpeak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

(e) Where a main transverse bulkhead is located within the transverse extent of assumed damage and is stepped in way of a double bottom or side tank by more than 3 m, the double bottom or side tanks adjacent to the stepped portion of the main transverse bulkhead shall be considered as flooded simultaneously. If this side tank has openings into one or several holds, such as grain feeding holes, such hold or holds shall be considered as flooded simultaneously. Similarly, in a ship designed for the carriage of fluid cargoes, if a side tank has openings into adjacent compartments, such adjacent compartments shall be considered as empty and as being flooded simultaneously. This provision is applicable even where such openings are fitted with closing appliances, except in the case of sluice valves fitted in bulkheads between tanks and where the valves are controlled from the deck. Manhole covers with closely spaced bolts are considered equivalent to the unpierced bulkhead, except in the case of openings in topside tanks making the topside tanks common to the holds.

(f) Where the flooding of any two adjacent fore and aft compartments is envisaged, main transverse watertight bulkheads shall be spaced at least $1/3\ L^{2/3}$ or 14.5 m, whichever is the lesser, in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads shall be assumed as non-existent in order to achieve the minimum spacing between bulkheads.

**Condition of equilibrium**

(13) The condition of equilibrium after flooding shall be regarded as satisfactory provided:

(a) The final waterline after flooding, taking into account sinkage, heel and trim, is below the lower edge of any opening through which progressive downflooding may take place. Such openings shall include air pipes, ventilators (even if they comply with regulation 19(4)) and openings which are closed by means of weathertight doors (even if they comply with regulation 12) or hatch covers (even if they comply with regulation 16(1) through (5)), and may exclude those openings closed by means of manhole covers and flush scuttles (which comply with regulation 18), cargo hatch

covers of the type described in regulation 27(2), remotely operated sliding watertight doors, and sidescuttles of the non-opening type (which comply with regulation 23). However, in the case of doors separating a main machinery space from a steering gear compartment, watertight doors may be of a hinged, quick-acting type kept closed at sea whilst not in use, provided also that the lower sill of such doors is above the summer load waterline.

(b) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage penetration as defined in paragraph (12)(b), arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable in the calculation for each case of damage.

(c) The angle of heel due to unsymmetrical flooding does not exceed 15°. If no part of the deck is immersed, an angle of heel of up to 17° may be accepted.

(d) The metacentric height in the flooded condition is positive.

(e) When any part of the deck outside the compartment assumed flooded in a particular case of damage is immersed, or in any case where the margin of stability in the flooded condition may be considered doubtful, the residual stability is to be investigated. It may be regarded as sufficient if the righting lever curve has a minimum range of 20° beyond the position of equilibrium with a maximum righting lever of at least 0.1 m within this range. The area under the righting lever curve within this range shall be not less than 0.0175 m.rad. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

(f) The Administration is satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

**Ships without means of propulsion**

(14) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these regulations. Barges which meet the requirements of paragraphs (2) and (3) may be assigned type 'A' freeboards:

(a) The Administration should especially consider the stability of barges with cargo on the weather deck. Deck cargo can only be carried on barges to which the ordinary type 'B' freeboard is assigned.

(b) However, in the case of barges which are unmanned, the requirements of regulations 25, 26(3), 26(4) and 39 shall not apply.

(c) Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned a freeboard 25% less than those calculated in accordance with these regulations.

Regulation 28
Freeboard tables

Type 'A' ships

(1) The tabular freeboard for type 'A' ships shall be determined from table 28.1:

Table 28.1
Freeboard table for type 'A' ships

| Length of ship (m) | Freeboard (mm) | Length of ship (m) | Freeboard (mm) | Length of ship (m) | Freeboard (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 51 | 455 | 78 | 814 |
| 25 | 208 | 52 | 467 | 79 | 828 |
| 26 | 217 | 53 | 478 | 80 | 841 |
| 27 | 225 | 54 | 490 | 81 | 855 |
| 28 | 233 | 55 | 503 | 82 | 869 |
| 29 | 242 | 56 | 516 | 83 | 883 |
| 30 | 250 | 57 | 530 | 84 | 897 |
| 31 | 258 | 58 | 544 | 85 | 911 |
| 32 | 267 | 59 | 559 | 86 | 926 |
| 33 | 275 | 60 | 573 | 87 | 940 |
| 34 | 283 | 61 | 587 | 88 | 955 |
| 35 | 292 | 62 | 600 | 89 | 969 |
| 36 | 300 | 63 | 613 | 90 | 984 |
| 37 | 308 | 64 | 626 | 91 | 999 |
| 38 | 316 | 65 | 639 | 92 | 1014 |
| 39 | 325 | 66 | 653 | 93 | 1029 |
| 40 | 334 | 67 | 666 | 94 | 1044 |
| 41 | 344 | 68 | 680 | 95 | 1059 |
| 42 | 354 | 69 | 693 | 96 | 1074 |
| 43 | 364 | 70 | 706 | 97 | 1089 |
| 44 | 374 | 71 | 720 | 98 | 1105 |
| 45 | 385 | 72 | 733 | 99 | 1120 |
| 46 | 396 | 73 | 746 | 100 | 1135 |
| 47 | 408 | 74 | 760 | 101 | 1151 |
| 48 | 420 | 75 | 773 | 102 | 1166 |
| 49 | 432 | 76 | 786 | 103 | 1181 |
| 50 | 443 | 77 | 800 | 104 | 1196 |
| 105 | 1212 | 168 | 2240 | 231 | 2880 |
| 106 | 1228 | 169 | 2254 | 232 | 2888 |
| 107 | 1244 | 170 | 2268 | 233 | 2895 |
| 108 | 1260 | 171 | 2281 | 234 | 2903 |
| 109 | 1276 | 172 | 2294 | 235 | 2910 |
| 110 | 1293 | 173 | 2307 | 236 | 2918 |
| 111 | 1309 | 174 | 2320 | 237 | 2925 |
| 112 | 1326 | 175 | 2332 | 238 | 2932 |
| 113 | 1342 | 176 | 2345 | 239 | 2939 |
| 114 | 1359 | 177 | 2357 | 240 | 2946 |
| 115 | 1376 | 178 | 2369 | 241 | 2953 |
| 116 | 1392 | 179 | 2381 | 242 | 2959 |
| 117 | 1409 | 180 | 2393 | 243 | 2966 |
| 118 | 1426 | 181 | 2405 | 244 | 2973 |
| 119 | 1442 | 182 | 2416 | 245 | 2979 |
| 120 | 1459 | 183 | 2428 | 246 | 2986 |
| 121 | 1476 | 184 | 2440 | 247 | 2993 |
| 122 | 1494 | 185 | 2451 | 248 | 3000 |
| 123 | 1511 | 186 | 2463 | 249 | 3006 |
| 124 | 1528 | 187 | 2474 | 250 | 3012 |
| 125 | 1546 | 188 | 2486 | 251 | 3018 |
| 126 | 1563 | 189 | 2497 | 252 | 3024 |
| 127 | 1580 | 190 | 2508 | 253 | 3030 |
| 128 | 1598 | 191 | 2519 | 254 | 3036 |
| 129 | 1615 | 192 | 2530 | 255 | 3042 |
| 130 | 1632 | 193 | 2541 | 256 | 3048 |
| 131 | 1650 | 194 | 2552 | 257 | 3054 |
| 132 | 1667 | 195 | 2562 | 258 | 3060 |
| 133 | 1684 | 196 | 2572 | 259 | 3066 |
| 134 | 1702 | 197 | 2582 | 260 | 3072 |
| 135 | 1719 | 198 | 2592 | 261 | 3078 |
| 136 | 1736 | 199 | 2602 | 262 | 3084 |
| 137 | 1753 | 200 | 2612 | 263 | 3089 |
| 138 | 1770 | 201 | 2622 | 264 | 3095 |
| 139 | 1787 | 202 | 2632 | 265 | 3101 |
| 140 | 1803 | 203 | 2641 | 266 | 3106 |
| 141 | 1820 | 204 | 2650 | 267 | 3112 |
| 142 | 1837 | 205 | 2659 | 268 | 3117 |
| 143 | 1853 | 206 | 2669 | 269 | 3123 |
| 144 | 1870 | 207 | 2678 | 270 | 3128 |
| 145 | 1886 | 208 | 2687 | 271 | 3133 |
| 146 | 1903 | 209 | 2696 | 272 | 3138 |
| 147 | 1919 | 210 | 2705 | 273 | 3143 |
| 148 | 1935 | 211 | 2714 | 274 | 3148 |
| 149 | 1952 | 212 | 2723 | 275 | 3153 |
| 150 | 1968 | 213 | 2732 | 276 | 3158 |
| 151 | 1984 | 214 | 2741 | 277 | 3163 |
| 152 | 2000 | 215 | 2749 | 278 | 3167 |
| 153 | 2016 | 216 | 2758 | 279 | 3172 |
| 154 | 2032 | 217 | 2767 | 280 | 3176 |
| 155 | 2048 | 218 | 2775 | 281 | 3181 |
| 156 | 2064 | 219 | 2784 | 282 | 3185 |
| 157 | 2080 | 220 | 2792 | 283 | 3189 |
| 158 | 2096 | 221 | 2801 | 284 | 3194 |
| 159 | 2111 | 222 | 2809 | 285 | 3198 |
| 160 | 2126 | 223 | 2817 | 286 | 3202 |
| 161 | 2141 | 224 | 2825 | 287 | 3207 |
| 162 | 2155 | 225 | 2833 | 288 | 3211 |
| 163 | 2169 | 226 | 2841 | 289 | 3215 |
| 164 | 2184 | 227 | 2849 | 290 | 3220 |
| 165 | 2198 | 228 | 2857 | 291 | 3224 |
| 166 | 2212 | 229 | 2865 | 292 | 3228 |
| 167 | 2226 | 230 | 2872 | 293 | 3233 |

| Length of ship (m) | Freeboard (mm) | Length of ship (m) | Freeboard (mm) | Length of ship (m) | Freeboard (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 294 | 3237 | 318 | 3325 | 342 | 3387 |
| 295 | 3241 | 319 | 3328 | 343 | 3389 |
| 296 | 3246 | 320 | 3331 | 344 | 3392 |
| 297 | 3250 | 321 | 3334 | 345 | 3394 |
| 298 | 3254 | 322 | 3337 | 346 | 3396 |
| 299 | 3258 | 323 | 3339 | 347 | 3399 |
| 300 | 3262 | 324 | 3342 | 348 | 3401 |
| 301 | 3266 | 325 | 3345 | 349 | 3403 |
| 302 | 3270 | 326 | 3347 | 350 | 3406 |
| 303 | 3274 | 327 | 3350 | 351 | 3408 |
| 304 | 3278 | 328 | 3353 | 352 | 3410 |
| 305 | 3281 | 329 | 3355 | 353 | 3412 |
| 306 | 3285 | 330 | 3358 | 354 | 3414 |
| 307 | 3288 | 331 | 3361 | 355 | 3416 |
| 308 | 3292 | 332 | 3363 | 356 | 3418 |
| 309 | 3295 | 333 | 3366 | 357 | 3420 |
| 310 | 3298 | 334 | 3368 | 358 | 3422 |
| 311 | 3302 | 335 | 3371 | 359 | 3423 |
| 312 | 3305 | 336 | 3373 | 360 | 3425 |
| 313 | 3308 | 337 | 3375 | 361 | 3427 |
| 314 | 3312 | 338 | 3378 | 362 | 3428 |
| 315 | 3315 | 339 | 3380 | 363 | 3430 |
| 316 | 3318 | 340 | 3382 | 364 | 3432 |
| 317 | 3322 | 341 | 3385 | 365 | 3433 |

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.
Ships above 365 m in length shall be dealt with by the Administration.

**Type 'B' ships**

(2) The tabular freeboard for type 'B' ships shall be determined from table 28.2:

**Table 28.2**
**Freeboard table for type 'B' ships**

| Length of ship (m) | Freeboard (mm) | Length of ship (m) | Freeboard (mm) | Length of ship (m) | Freeboard (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 70 | 721 | 116 | 1609 |
| 25 | 208 | 71 | 738 | 117 | 1630 |
| 26 | 217 | 72 | 754 | 118 | 1651 |
| 27 | 225 | 73 | 769 | 119 | 1671 |
| 28 | 233 | 74 | 784 | 120 | 1690 |
| 29 | 242 | 75 | 800 | 121 | 1709 |
| 30 | 250 | 76 | 816 | 122 | 1729 |
| 31 | 258 | 77 | 833 | 123 | 1750 |
| 32 | 267 | 78 | 850 | 124 | 1771 |
| 33 | 275 | 79 | 868 | 125 | 1793 |
| 34 | 283 | 80 | 887 | 126 | 1815 |
| 35 | 292 | 81 | 905 | 127 | 1837 |
| 36 | 300 | 82 | 923 | 128 | 1859 |
| 37 | 308 | 83 | 942 | 129 | 1880 |
| 38 | 316 | 84 | 960 | 130 | 1901 |
| 39 | 325 | 85 | 978 | 131 | 1921 |
| 40 | 334 | 86 | 996 | 132 | 1940 |
| 41 | 344 | 87 | 1015 | 133 | 1959 |
| 42 | 354 | 88 | 1034 | 134 | 1979 |
| 43 | 364 | 89 | 1054 | 135 | 2000 |
| 44 | 374 | 90 | 1075 | 136 | 2021 |
| 45 | 385 | 91 | 1096 | 137 | 2043 |
| 46 | 396 | 92 | 1116 | 138 | 2065 |
| 47 | 408 | 93 | 1135 | 139 | 2087 |
| 48 | 420 | 94 | 1154 | 140 | 2109 |
| 49 | 432 | 95 | 1172 | 141 | 2130 |
| 50 | 443 | 96 | 1190 | 142 | 2151 |
| 51 | 455 | 97 | 1209 | 143 | 2171 |
| 52 | 467 | 98 | 1229 | 144 | 2190 |
| 53 | 478 | 99 | 1250 | 145 | 2209 |
| 54 | 490 | 100 | 1271 | 146 | 2229 |
| 55 | 503 | 101 | 1293 | 147 | 2250 |
| 56 | 516 | 102 | 1315 | 148 | 2271 |
| 57 | 530 | 103 | 1337 | 149 | 2293 |
| 58 | 544 | 104 | 1359 | 150 | 2315 |
| 59 | 559 | 105 | 1380 | 151 | 2334 |
| 60 | 573 | 106 | 1401 | 152 | 2354 |
| 61 | 587 | 107 | 1421 | 153 | 2375 |
| 62 | 601 | 108 | 1440 | 154 | 2396 |
| 63 | 615 | 109 | 1459 | 155 | 2418 |
| 64 | 629 | 110 | 1479 | 156 | 2440 |
| 65 | 644 | 111 | 1500 | 157 | 2460 |
| 66 | 659 | 112 | 1521 | 158 | 2480 |
| 67 | 674 | 113 | 1543 | 159 | 2500 |
| 68 | 689 | 114 | 1565 | 160 | 2520 |
| 69 | 705 | 115 | 1587 | 161 | 2540 |
| 162 | 2560 | 225 | 3660 | 288 | 4490 |
| 163 | 2580 | 226 | 3675 | 289 | 4502 |
| 164 | 2600 | 227 | 3690 | 290 | 4513 |
| 165 | 2620 | 228 | 3705 | 291 | 4525 |
| 166 | 2640 | 229 | 3720 | 292 | 4537 |
| 167 | 2660 | 230 | 3735 | 293 | 4548 |
| 168 | 2680 | 231 | 3750 | 294 | 4560 |
| 169 | 2698 | 232 | 3765 | 295 | 4572 |
| 170 | 2716 | 233 | 3780 | 296 | 4583 |
| 171 | 2735 | 234 | 3795 | 297 | 4595 |
| 172 | 2754 | 235 | 3808 | 298 | 4607 |
| 173 | 2774 | 236 | 3821 | 299 | 4618 |
| 174 | 2795 | 237 | 3835 | 300 | 4630 |
| 175 | 2815 | 238 | 3849 | 301 | 4642 |
| 176 | 2835 | 239 | 3864 | 302 | 4654 |
| 177 | 2855 | 240 | 3880 | 303 | 4665 |
| 178 | 2875 | 241 | 3893 | 304 | 4676 |
| 179 | 2895 | 242 | 3906 | 305 | 4686 |
| 180 | 2915 | 243 | 3920 | 306 | 4695 |
| 181 | 2933 | 244 | 3934 | 307 | 4704 |
| 182 | 2952 | 245 | 3949 | 308 | 4714 |
| 183 | 2970 | 246 | 3965 | 309 | 4725 |
| 184 | 2988 | 247 | 3978 | 310 | 4736 |
| 185 | 3007 | 248 | 3992 | 311 | 4748 |
| 186 | 3025 | 249 | 4005 | 312 | 4757 |
| 187 | 3044 | 250 | 4018 | 313 | 4768 |
| 188 | 3062 | 251 | 4032 | 314 | 4779 |
| 189 | 3080 | 252 | 4045 | 315 | 4790 |
| 190 | 3098 | 253 | 4058 | 316 | 4801 |
| 191 | 3116 | 254 | 4072 | 317 | 4812 |
| 192 | 3134 | 255 | 4085 | 318 | 4823 |
| 193 | 3151 | 256 | 4098 | 319 | 4834 |
| 194 | 3167 | 257 | 4112 | 320 | 4844 |
| 195 | 3185 | 258 | 4125 | 321 | 4855 |
| 196 | 3202 | 259 | 4139 | 322 | 4866 |
| 197 | 3219 | 260 | 4152 | 323 | 4878 |
| 198 | 3235 | 261 | 4165 | 324 | 4890 |
| 199 | 3249 | 262 | 4177 | 325 | 4899 |
| 200 | 3264 | 263 | 4189 | 326 | 4909 |
| 201 | 3280 | 264 | 4201 | 327 | 4920 |
| 202 | 3296 | 265 | 4214 | 328 | 4931 |
| 203 | 3313 | 266 | 4227 | 329 | 4943 |
| 204 | 3330 | 267 | 4240 | 330 | 4955 |
| 205 | 3347 | 268 | 4252 | 331 | 4965 |
| 206 | 3363 | 269 | 4264 | 332 | 4975 |
| 207 | 3380 | 270 | 4276 | 333 | 4985 |
| 208 | 3397 | 271 | 4289 | 334 | 4995 |
| 209 | 3413 | 272 | 4302 | 335 | 5005 |
| 210 | 3430 | 273 | 4315 | 336 | 5015 |
| 211 | 3445 | 274 | 4327 | 337 | 5025 |
| 212 | 3460 | 275 | 4339 | 338 | 5035 |
| 213 | 3475 | 276 | 4350 | 339 | 5045 |
| 214 | 3490 | 277 | 4362 | 340 | 5055 |
| 215 | 3505 | 278 | 4373 | 341 | 5065 |
| 216 | 3520 | 279 | 4385 | 342 | 5075 |
| 217 | 3537 | 280 | 4397 | 343 | 5086 |
| 218 | 3554 | 281 | 4408 | 344 | 5097 |
| 219 | 3570 | 282 | 4420 | 345 | 5108 |
| 220 | 3586 | 283 | 4432 | 346 | 5119 |
| 221 | 3601 | 284 | 4443 | 347 | 5130 |
| 222 | 3615 | 285 | 4455 | 348 | 5140 |
| 223 | 3630 | 286 | 4467 | 349 | 5150 |
| 224 | 3645 | 287 | 4478 | 350 | 5160 |
| 351 | 5170 | 356 | 5220 | 361 | 5268 |
| 352 | 5180 | 357 | 5230 | 362 | 5276 |
| 353 | 5190 | 358 | 5240 | 363 | 5285 |
| 354 | 5200 | 359 | 5250 | 364 | 5294 |
| 355 | 5210 | 360 | 5260 | 365 | 5303 |

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.
Ships above 365 m in length shall be dealt with by the Administration.

**Regulation 29**
**Correction to the freeboard for ships under 100 m in length**

The tabular freeboard for a type 'B' ship of between 24 m and 100 m in length having enclosed superstructures with an effective length of up to 35% of the length of the ship shall be increased by:

$$7.5\,(100 - L)\left(0.35 - \frac{E_1}{L}\right) \quad \text{(mm)}$$

where L is the length of the ship in m; and

$E_1$ is the effective length E of superstructure in m as defined in regulation 35, but excluding the length of trunks.

**Regulation 30**
**Correction for block coefficient**

Where the block coefficient ($C_b$) exceeds 0.68, the tabular freeboard specified in regulation 28 as modified, if applicable, by regulations 27(8), 27(10) and 29 shall be multiplied by the factor:

$$\frac{C_b + 0.68}{1.36}$$

The block coefficient is not to be taken greater than 1.0.

**Regulation 31**
**Correction for depth**

(1) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard shall be increased by $\left(D - \frac{L}{15}\right)R$ (mm), where R is $\frac{L}{0.48}$ at lengths less than 120 m and 250 at 120 m length and above.

(2) Where D is less than $\frac{L}{15}$ no reduction shall be made, except in a ship with an enclosed superstructure covering at least 0.6L amidships, with a complete trunk, or combination of detached enclosed superstructures and trunks which extend all fore and aft, where the freeboard shall be reduced at the rate prescribed in paragraph (1).

(3) Where the height of the superstructure or trunk is less than the corresponding standard height, the calculated reduction shall be corrected in the ratio of the height of the actual superstructure or trunk to the applicable standard height, as defined in regulation 33.

**Regulation 32**
**Correction for position of deck line**

Where the actual depth to the upper edge of the deck line is greater or less than *D*, the difference between the depths shall be added to or deducted from the freeboard.

**Regulation 32-1**
**Correction for recess in freeboard deck**

(1) Where a recess is arranged in the freeboard deck, and it does not extend to the sides of the ship, the freeboard calculated without regard to the recess shall be corrected for the consequent loss of buoyancy. The correction shall be equal to the value obtained by dividing the volume of the recess by the waterplane area of the ship at 85% of the least moulded depth (see figure 32-1.1).

(2) The correction shall be an addition to the freeboard obtained after all other corrections have been applied, except bow height correction.

(3) Where the freeboard, corrected for lost buoyancy as above, is greater than the minimum geometric freeboard determined on the basis of a moulded depth measured to the bottom of the recess, the latter value may be used.

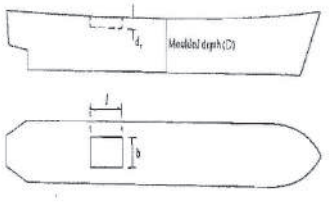



**Figure 32-1.1**

Correction is the addition to freeboard equal to:

$$\frac{l \times b \times d_r}{WP\ Area\ at\ 0.85D}$$

**Regulation 33**
**Standard height of superstructure**

The standard height of a superstructure shall be as given in table 33.1:

| L (m) | Standard height (in m) | |
|---|---|---|
| | Raised quarterdeck | All other superstructures |
| 30 or less | 0.9 | 1.8 |
| 75 | 1.2 | 1.8 |
| 125 or more | 1.8 | 2.3 |

Table 33.1

The standard heights at intermediate lengths of the ship shall be obtained by linear interpolation.

**Regulation 34**
**Length of superstructure**

(1) Except as provided in paragraph (2), the length of a superstructure (S) shall be the mean length of the parts of the superstructure which lie within the length (L).

Where a superstructure bulkhead is recessed, the effective length of the superstructure shall be reduced by an amount equal to the area of the recess in plan view divided by the breadth of the superstructure at the midlength of the recess. Where the recess is unsymmetrical about the centreline, the largest portion of the recess shall be considered as applying to both sides of the ship. A recess need not be decked over.

(2) Where the end bulkhead of an enclosed superstructure extends in a fair convex curve beyond its intersection with the superstructure sides, the length of the superstructure may be increased on the basis of an equivalent plane bulkhead. This increase shall be two-thirds of the fore and aft extent of the curvature. The maximum curvature which may be taken into account in determining this increase is one-half the breadth of the superstructure at the point of intersection of the curved end of the superstructure with its side.

Where there is an extension to a superstructure, which extension has a breadth on each side of the centre line at least 30% of the breadth of the ship, the effective length of the superstructure may be increased by considering an equivalent superstructure bulkhead in the form of a parabola. This parabola shall extend from the extension at the centreline and pass through the junction of the actual superstructure bulkhead with the sides of the extension and extend to the sides of the ship. This parabola shall be completely contained within the boundary of the superstructure and its extensions.

If the superstructure is set-in from the side, up to the limit allowed under regulation 3(10), the equivalent bulkhead should be calculated on the basis of the actual breadth of the superstructure (and not the breadth of the ship).

b is the breadth of the superstructure at the middle of its length; and

$B_s$ is the breadth of the ship at the middle of the length of the superstructure.

Where a superstructure is set-in for a part of its length, this modification shall be applied only to the set-in part.

(3) Where the height of an enclosed superstructure is less than the standard height, the effective length shall be its length reduced in the ratio of the actual height to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase shall be made to the effective length of the superstructure (see figures 34.1 and 34.2).

Where the height, clear of the slope, of a superstructure which has sloped end bulkheads is less than the standard height, its effective length E shall be its length S as obtained from figure 34.1, reduced in the ratio of the actual height to the standard height.

Where a poop or forecastle of less than standard height is fitted on a ship with excessive sheer but without any superstructure within 0.2L amidships, credit may be given to the height of the poop or forecastle by increasing the actual height by the difference between the actual and the standard sheer profiles. The deduction for excess sheer in accordance with regulation 38(16) is not to be granted.

(4) The effective length of a raised quarter deck, if fitted with an intact front bulkhead, shall be its length up to a maximum of 0.6L. Where the bulkhead is not intact, the raised quarter deck shall be treated as a poop of less than standard height.

The maximum effective length of 0.6L of a raised quarterdeck is to be measured from the after perpendicular, even where a poop is fitted in conjunction with the raised quarterdeck.

(5) Superstructures which are not enclosed shall have no effective length.

**Regulation 36**
**Trunks**

(1) A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship shall be regarded as efficient on the following conditions:

(a) the trunk is at least as strong as a superstructure;

(b) the hatchways are in the trunk deck, the hatchway coamings and covers comply with the requirements of regulations 13 to 16 inclusive and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness. However, small access openings with watertight covers may be permitted in the freeboard deck;

(c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to superstructures by efficient permanent gangways;

(3) Superstructures which have sloped end bulkheads shall be dealt with in the following manner:

(a) When the height of superstructure, clear of the slope, is equal to or smaller than the standard height, the length S is to be obtained as shown in figure 34.1.

(b) When the height is greater than the standard, the length S is to be obtained as shown in figure 34.2.

(c) The foregoing will apply only when the slope, related to the base line, is 15° or greater. Where the slope is less than 15°, the configuration shall be treated as sheer.

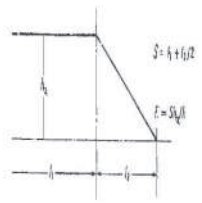


Figure 34.1
Height of superstructure equal to or smaller than the standard height h

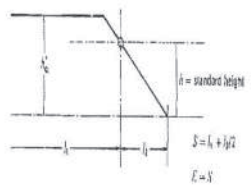



Figure 34.2
Height of superstructure greater than the standard height

**Regulation 35**
**Effective length of superstructure**

(1) Except as provided for in paragraph (2), the effective length (E) of an enclosed superstructure of standard height shall be its length.

(2) In all cases where an enclosed superstructure of standard height is set-in from the sides of the ship as permitted in regulation 3(10), the effective length shall be the length modified by the ratio of $b/B_s$, where:

(d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by other equivalent means;

(e) open rails are fitted on the weather parts of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length or, alternatively, freeing port area in the lower part of the bulwarks, subject to regulation 24(2), of 33% of the total area of the bulwarks is provided;

(f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of at least standard height, or by a deckhouse of the same height and of equivalent strength;

(g) the breadth of the trunk is at least 60% of the breadth of the ship; and

(h) where there is no superstructure, the length of the trunk is at least 0.6L.

(2) The full length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B shall be its effective length.

(3) The standard height of a trunk is the standard height of a superstructure other than a raised quarter deck.

(4) Where the height of a trunk is less than the standard height, its effective length shall be reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than that required under regulation 14-1, a reduction from the actual height of trunk shall be made which corresponds to the difference between the actual and the required height of coaming.

(5) Where the trunk height is less than standard and the trunk hatch coamings are also of less than standard height, or omitted entirely, the reduction from the actual height of trunk on account of insufficient hatch coaming height shall be taken as the difference between 600 mm and the actual height of coaming, or 600 mm if no hatch coamings are fitted. Reduction in the actual height of trunk shall not be required in cases where only small hatches with less than standard height are fitted in the trunk deck for which dispensation from the requirement of standard coaming height may be given.

(6) Continuous hatchways may be treated as a trunk in the freeboard computation, provided the provisions of this paragraph are complied with in all respects.

The trunk deck stringer referred to in paragraph (1)(b) may be fitted outboard of the trunk side bulkhead in association with the following:

(a) the stringer so formed is to provide a clear walkway of at least 450 mm in width on each side of the ship;

(b) the stringer is to be of solid plate, efficiently supported and stiffened;

(c) the stringer is to be as high above the freeboard deck as practicable. In the freeboard calculation, the trunk height is to be reduced by at least 600 mm or by the actual difference between the top of the trunk and the stringer, whichever is greater;

(d) hatch cover securing appliances are to be accessible from the stringer or walkway; and

(e) the breadth of the trunk is to be measured between the trunk side bulkheads.

(7) Where the trunk adjoining the superstructures such as poop, bridge or forecastle is included in the calculation of freeboard, openings shall not be arranged in that part of the bulkhead which is common for the trunk and superstructure. A relaxation may be made for small openings such as for piping, cable or manholes with covers attached by means of bolts.

(8) The sides of a trunk included in the calculation of freeboard shall be intact. Side scuttles of the non-opening type and bolted manhole covers may be allowed.

**Regulation 37**
**Deduction for superstructures and trunks**

(1) Where the effective length of superstructures and trunks is 1L, the deduction from the freeboard shall be 350 mm at 24 m length of ship, 860 mm at 85 m length and 1,070 mm at 122 m length and above. Deductions at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

(2) Where the total effective length of superstructures and trunks is less than 1L, the deduction shall be a percentage obtained from table 37.1:

Table 37.1

Percentage of deduction for type 'A' and 'B' ships

| | Total effective length of superstructures and trunks | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0.1 L | 0.2 L | 0.3 L | 0.4 L | 0.5 L | 0.6 L | 0.7 L | 0.8 L | 0.9 L | 1 L |
| Percentage of deduction for all types of superstructure | 0 | 7 | 14 | 21 | 31 | 41 | 52 | 63 | 75.3 | 87.7 | 100 |

Percentages at intermediate lengths of superstructures and trunks shall be obtained by linear interpolation.

(3) For ships of type 'B' where the effective length of a forecastle is less than 0.07L no deduction is allowed.

**Regulation 38**
**Sheer**

**General**

(1) The sheer shall be measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line amidships.

(2) In ships designed with a rake of keel, the sheer shall be measured in relation to a reference line drawn parallel to the design load waterline.

(3) In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer shall be measured at the freeboard deck.

(4) In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer shall be considered in relation to the equivalent depth amidships.

(5) In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer shall be measured at the superstructure deck. Where the height exceeds the standard, the least difference (Z) between the actual and standard heights shall be added to each end ordinate. Similarly, the intermediate ordinates at distances of 1/6L and 1/3L from each perpendicular shall be increased by 0.444Z and 0.111Z, respectively. Where there is an enclosed poop or forecastle superimposed on the superstructure, sheer credit shall be allowed for such a poop or forecastle, according to the method of paragraph (12) as shown in figure 38.1.

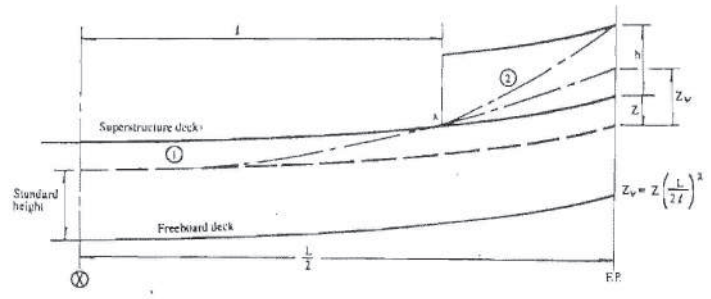



Figure 38.1

(6) Where the deck of an enclosed superstructure has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck shall not be taken into account.

(7) Where an enclosed poop or forecastle is of standard height with greater sheer than that of the freeboard deck, or is of more than standard height, an addition to the sheer of the freeboard deck shall be made as provided in paragraph (12).

Where a poop or forecastle consists of two layers, the method shown in figure 38.2 shall be used.

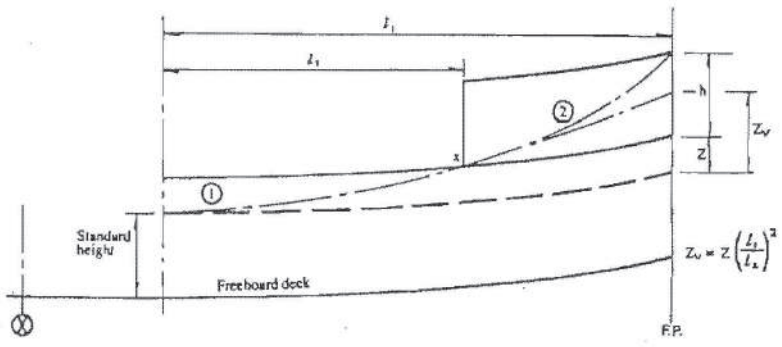



Figure 38.2

In figures 38.1and 38.2, the following definitions apply:

Z is as defined in paragraph (5); and

$Z_v$ is the end ordinate of a virtual standard parabolic curve taken through the point "X". If $Z_v$ is greater than (Z + h), the end ordinate shall be (Z + h), in which case point "X" shall be disregarded and curve (2) not taken into account.

When the length of the first tier superstructure is greater than 0.5*l*, the virtual standard parabolic curve shall commence at amidships as indicated in figure 38.1.

**Standard sheer profile**

(8) The ordinates of the standard sheer profile are given in table 38.1:

Table 38.1

Standard sheer profile
(where L is in m)

| | Station | Ordinate (in mm) | Factor |
|---|---|---|---|
| After half | After perpendicular | $25\,(\frac{L}{3}+10)$ | 1 |
| | 1/6 L from A.P. | $11.1\,(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | 1/3 L from A.P. | $2.8\,(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | Amidships | 0 | 1 |
| Forward half | Amidships | 0 | 1 |
| | 1/3 L from F.P. | $5.6\,(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | 1/6 L from F.P. | $22.2\,(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | Forward perpendicular | $50\,(\frac{L}{3}+10)$ | 1 |

**Measurement of variation from standard sheer profile**

(9) Where the sheer profile differs from the standard, the four ordinates of each profile in the forward or after half shall be multiplied by the appropriate factors given in the above table of ordinates. The difference between the sums of the respective products and those of the standard divided by 8 measures the deficiency or excess of sheer in the forward or after half. The arithmetical mean of the excess or deficiency in the forward and after halves measures the excess or deficiency of sheer.

(10) Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit shall be allowed for the part in excess and deficiency only shall be measured.

(11) Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and the after portion of the sheer profile is not less than 75% of the standard, credit shall be allowed for the part in excess. Where the after part is less than 50% of the standard no credit shall be given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50% and 75% of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

(12) Where sheer credit is given for a poop or forecastle the following formula shall be used:

$$s = \frac{yL'}{3L}$$

where: s is the sheer credit, to be deducted from the deficiency, or added to the excess of sheer;

y is the difference between actual and standard height of superstructure at the after or forward perpendicular;

$L'$ is the mean enclosed length of poop or forecastle up to a maximum length of 0.5 L; and

$L$ is the length of the ship as defined in regulation 3(1).

The above formula provides a curve in the form of a parabola tangent to the actual sheer curve at the freeboard deck and intersecting the end ordinate at a point below the superstructure deck a distance equal to the standard height of a superstructure. The superstructure deck shall not be less than standard height above this curve at any point. This curve shall be used in determining the sheer profile for forward and after halves of the ship.

(13) (a) Any excess in the height of a superstructure which does not extend to the after perpendicular cannot be regarded as contributing to the sheer allowance.

(b) Where the height of a superstructure is less than standard, the superstructure deck shall not be less than the minimum height of the superstructure above the virtual shear curve at any point. For this purpose y shall be taken as the difference between the actual and minimum height of the superstructure at the after/forward perpendicular.

(c) For a raised quarterdeck credit may be given only when the height of this quarterdeck is greater than the standard height of 'other superstructures' as defined in regulation 33, and only for the amount by which the actual height of the raised quarterdeck exceeds that standard height.

(d) When a poop or a forecastle has sloping end bulkheads, the sheer credit may be allowed on account of excess height. The formula given in paragraph (12) shall be used, the values for y and L' being as shown in figure 38.3.

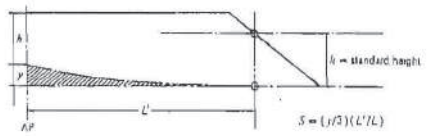



Figure 38.3

Sheer credit s for excess height

Correction for variations from standard sheer profile

(14) The correction for sheer shall be the deficiency or excess of sheer (see paragraphs (9) to (11) inclusive), multiplied by

$$0.75 - \frac{S_1}{2L}$$

where $S_1$ is the total length S of enclosed superstructures as defined in regulation 34 without trunks.

Addition for deficiency in sheer

(15) Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (see paragraph (14)) shall be added to the freeboard.

Deduction for excess sheer

(16) In ships where an enclosed superstructure covers 0.1L before and 0.1L abaft amidships, the correction for excess of sheer as calculated under the provisions of paragraph (14) shall be deducted from the freeboard; in ships where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction shall be made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than 0.1L before and 0.1L abaft amidships, the deduction shall be obtained by linear interpolation. The maximum deduction for excess sheer shall be at the rate of 125 mm per 100 m of length.

In applying this paragraph, the height of the superstructure shall be related to its standard height. Where the height of the superstructure or raised quarterdeck is less than standard, the reduction shall be in the ratio of the actual to the standard height thereof.

Regulation 39
Minimum bow height and reserve buoyancy

(1) The bow height ($F_b$), defined as the vertical distance at the forward perpendicular between the waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the designed trim and the top of the exposed deck at side, shall be not less than:

$$F_b = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2.08 + 0.609C_b - 1.603C_{wf} - 0.0129(L/d_1))$$

where:

$F_b$ is the calculated minimum bow height, in mm;
L is the length, as defined in regulation 3, in m;
B is the moulded breadth, as defined in regulation 3, in m;
$d_1$ is the draught at 85% of the depth D, in m;
$C_b$ is the block coefficient, as defined in regulation 3;
$C_{wf}$ is the waterplane area coefficient forward of L/2: $C_{wf} = A_{wf}/\{(L/2) \times B\}$;
$A_{wf}$ is the waterplane area forward of L/2 at draught $d_1$, in $m^2$.

For ships to which timber freeboards are assigned, the summer freeboard (and not the timber summer freeboard) is to be assumed when applying paragraph (1).

(2) Where the bow height required in paragraph (1) is obtained by sheer, the sheer shall extend for at least 15% of the length of the ship measured from the forward perpendicular. Where it is obtained by fitting a superstructure, such superstructure shall extend from the stem to a point at least 0.07L abaft the forward perpendicular, and shall be enclosed as defined in regulation 3(10).

(3) Ships which, to suit exceptional operational requirements, cannot meet the requirements of paragraphs (1) and (2) of this regulation may be given special consideration by the Administration.

(4) (a) The sheer of the forecastle deck may be taken into account, even if the length of the forecastle is less than 0.15L, but greater than 0.07L, provided that the forecastle height is not less than one half of standard height of superstructure as defined in regulation 33 between 0.07L and the forward perpendicular.

(b) Where the forecastle height is less than one half of the standard height of superstructure, as defined in regulation 33, the credited bow height may be determined as follows:

(i) Where the freeboard deck has sheer extending from abaft 0.15L, by a parabolic curve having its origin at 0.15L abaft the forward perpendicular at a height equal to the midship depth of the ship, extended through the point of intersection of forecastle bulkhead and deck, and up to a point at the forward perpendicular not higher than the level of the forecastle deck (as illustrated in figure 39.1). However, if the value of the height denoted $h_t$ in figure 39.1 is smaller than the value of the height denoted $h_b$ then $h_t$ may be replaced by $h_b$ in the available bow height.

(ii) Where the freeboard deck has sheer extending for less than 0.15L or has no sheer, by a line from the forecastle deck at side at 0.07L extended parallel to the base line to the forward perpendicular (as illustrated in figure 39.2).

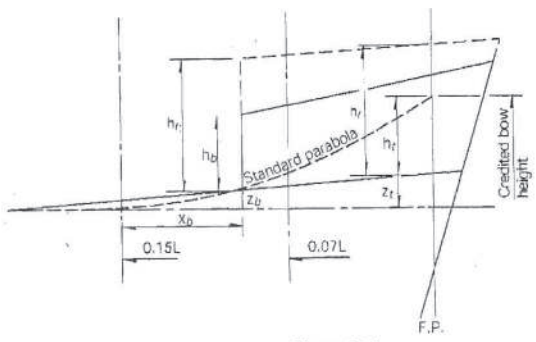



Figure 39.1

$$h_t = Z_b\left(\frac{0.15L}{x_b}\right)^2 - Z_t$$

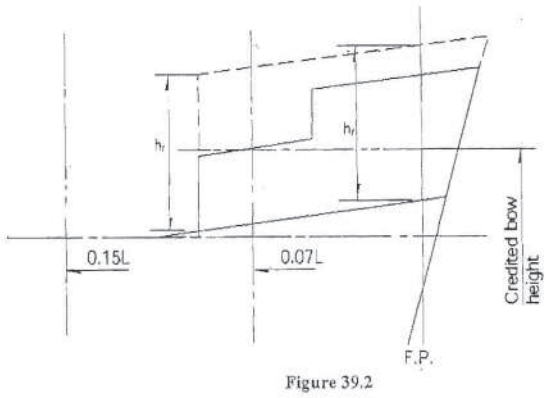



Figure 39.2

$h_f$ = Half standard height of superstructure as defined in regulation 33.

(5) All ships assigned a type 'B' freeboard, other than oil tankers*, chemical tankers* and gas carriers*, shall have additional reserve buoyancy in the fore end. Within the range of 0.15L abaft of the forward perpendicular, the sum of the projected area between the summer load waterline and the deck at side (A1 and A2 in

* Oil tankers, chemical tankers and gas carriers are defined in the International Convention for the Safety of Life at Sea, in force, regulations II-1/2.12, VII/8.2 and VII/11.2, respectively.

figure 39.3) and the projected area of an enclosed superstructure, if fitted, (A3) shall not be less than:

$$(0.15F_{min} + 4(L/3 + 10))L/1000 \ (m^2),$$

where: $F_{min}$ is calculated by: $F_{min} = (F_0 \times f_1) + f_2$;
$F_0$ is the tabular freeboard, in mm, taken from table 28.2, corrected for regulation 27(9) or 27(10), as applicable;
$f_1$ is the correction for block coefficient given in regulation 30; and
$f_2$ is the correction for depth, in mm, given in regulation 31.

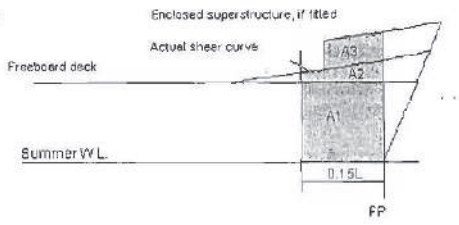



Figure 39.3

**Regulation 40**
**Minimum freeboards**

**Summer freeboard**

(1) The minimum freeboard in summer shall be the freeboard derived from the tables in regulation 28, as modified by the corrections in regulations 27, as applicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 and, if applicable, 39.

(2) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (1), but without the correction for deck line, as provided by regulation 32, shall not be less than 50 mm. For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of regulation 16(1) through (5) or regulation 26, the freeboard shall be not less than 150 mm.

**Tropical freeboard**

(3) The minimum freeboard in the Tropical Zone shall be the freeboard obtained by a deduction from the summer freeboard of one forty-eighth of the summer draught measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

(4) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (3), but without the correction for deck line, as provided by regulation 32, shall not be less than 50 mm. For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of regulation 16(1) through (5) or regulation 26, the freeboard shall be not less than 150 mm.

**Winter freeboard**

(5) The minimum freeboard in winter shall be the freeboard obtained by an addition to the summer freeboard of one forty-eighth of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

**Winter North Atlantic freeboard**

(6) The minimum freeboard for ships of not more than 100 m in length which enter any part of the North Atlantic defined in regulation 52 (Annex II) during the winter seasonal period shall be the winter freeboard plus 50 mm. For other ships, the winter North Atlantic freeboard shall be the winter freeboard.

**Fresh water freeboard**

(7) The minimum freeboard in fresh water of unit density shall be obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water:

$$\frac{\Delta}{40T} \text{ (cm)}$$

where: $\Delta$ is the displacement in salt water in tonnes at the summer load waterline; and
$T$ is the tonnes per centimetre immersion in salt water at the summer load waterline.

(8) Where the displacement at the summer load waterline cannot be certified, the deduction shall be one forty-eight of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

## CHAPTER IV
## SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS ASSIGNED TIMBER FREEBOARD

**Regulation 41**
**Application of this chapter**

Regulations 42 to 45 inclusive apply only to ships to which timber load lines are assigned.

**Regulation 42**
**Definitions**

(1) *Timber deck cargo.* The term "timber deck cargo" means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard deck. The term does not include wood pulp or similar cargo.

(2) *Timber load line.* A timber deck cargo may be regarded as giving a ship a certain additional buoyancy and a greater degree of protection against the sea. For that reason, ships carrying a timber deck cargo may be granted a reduction of freeboard calculated according to the provisions of regulation 45 and marked on the ship's side in accordance with the provisions of regulations 6(3) and (4). However, in order that such special freeboard may be granted and used, the timber deck cargo shall comply with certain conditions which are laid down in regulation 44, and the ship itself shall also comply with certain conditions relating to its construction which are set out in regulation 43.

**Regulation 43**
**Construction of the ship**

**Superstructure**

(1) Ships shall have a forecastle of at least standard height and a length of at least 0.07L. In addition, if the ship is less than 100 m in length, a poop of at least standard height, or a raised quarterdeck with a deckhouse of at least the same total height shall be fitted aft.

**Double bottom tanks**

(2) Double bottom tanks, where fitted within the midship half length of the ship, shall have adequate watertight longitudinal subdivision.

**Bulwarks**

(3) The ship shall be fitted either with permanent bulwarks at least 1 m in height, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height and of specially strong construction.

**Regulation 44**
**Stowage**

**General**

(1) Openings in the deck exposed to weather over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down.

The ventilators and air pipes shall be efficiently protected.

(2) Timber deck cargoes shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures.

Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway.

The timber deck cargo shall extend athwartships as close as possible to the ship's side, due allowance being made for obstructions such as guard rails, bulwark stays, uprights, pilot access, etc., provided that any gap thus created at the side of the ship shall not exceed a mean of 4% of the breadth. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure other than any raised quarterdeck.

(3) On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the deck exposed to weather shall not exceed one third of the extreme breadth of the ship.

(4) The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

**Uprights**

(5) Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship; the strength of the uprights shall not exceed the strength of the bulwark and the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 m. Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

**Lashings**

(6) Timber deck cargo shall be effectively secured throughout its length by a lashing system acceptable to the Administration for the character of the timber carried*.

**Stability**

(7) Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those arising from absorption of water or icing, if applicable, and to losses of weight such as those arising from consumption of fuel and stores.

**Protection of crew, access to machinery spaces, etc.**

(8) In addition to the requirements of regulation 25(5), guard-rails or lifelines not more than 350 mm apart vertically shall be provided on each side of the cargo deck to a height of at least 1 m above the cargo.

In addition a lifeline, preferably wire rope set up taut with a stretching screw, shall be provided as near as practicable to the centreline of the ship. The stanchion supports to all guard-rails and lifelines shall be so spaced as to prevent undue sagging. Where the cargo is uneven, a safe walking surface of not less than 600 mm in width shall be fitted over the cargo and effectively secured beneath or adjacent to the lifeline.

(9) Where the requirements prescribed in paragraph (8) are impracticable, alternative arrangements satisfactory to the Administration shall be used.

**Steering arrangements**

(10) Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

**Regulation 45**
**Computation for freeboard**

(1) The minimum summer freeboards shall be computed in accordance with regulations 27(5), 27(6), 27(14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 and 38, except that

* Reference is made to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, adopted by the Organization by resolution A.715(17), as amended.

regulation 37 is modified by substituting the following percentages for those given in regulation 37:

| | Total effective length of superstructure | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0.1L | 0.2L | 0.3L | 0.4L | 0.5L | 0.6L | 0.7L | 0.8L | 0.9L | 1.0L |
| **Percentage of deduction for all types of superstructure** | 20 | 31 | 42 | 53 | 64 | 70 | 76 | 82 | 88 | 94 | 100 |

Percentages at intermediate lengths of superstructure shall be obtained by linear interpolation.

**Table 45.1**

(2) The Winter Timber Freeboard shall be obtained by adding to the Summer Timber Freeboard one thirty-sixth of the moulded summer timber draught.

(3) The Winter North Atlantic Timber Freeboard shall be the same as the Winter North Atlantic Freeboard prescribed in regulation 40(6).

(4) The Tropical Timber Freeboard shall be obtained by deducting from the Summer Timber Freeboard one forty-eighth of the moulded summer timber draught.

(5) The Fresh Water Timber Freeboard shall be computed in accordance with regulation 40(7), based on the summer timber load waterline or with regulation 40(8), based on the summer timber draught measured from the top of the keel to the summer timber load line.

(6) Timber freeboards may be assigned to ships with reduced type 'B' freeboards, provided the timber freeboards are calculated on the basis of the ordinary type 'B' freeboard.

(7) The Timber Winter mark and/or the Timber Winter North Atlantic mark shall be placed at the same level as the reduced type 'B' Winter mark when the computed Timber Winter mark and/or the computed Timber Winter North Atlantic mark fall below the reduced type 'B' Winter mark."

**ANNEX II**
**ZONES, AREAS AND SEASONAL PERIODS**

**Regulation 49 - Seasonal tropical areas**

2 The existing text of paragraph 7(b) is replaced by the following:

"(b) An area bounded:

on the north and east by the southern boundary of the Tropical Zone;

on the south by the parallel of latitude of 24°S from the east coast of Australia to longitude 154°E, thence by the meridian of longitude 154°E to the Tropic of Capricorn and thence by the Tropic of Capricorn to longitude 150°W, thence by the meridian of longitude 150°W to latitude 20°S and thence by the parallel of latitude 20°S to the point where it intersects the southern boundary of the Tropical Zone; and

on the west by the boundaries of the area within the Great Barrier Reef included in the Tropical Zone and by the east coast of Australia.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 April to 30 November
SUMMER: 1 December to 31 March."

RÉSOLUTION MSC.143(77)
(adoptée le 5 juin 2003)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF
À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966
SUR LES LIGNES DE CHARGE

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT EN OUTRE l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (dénommé ci-après "Protocole de 1988 sur les lignes de charge") concernant les procédures d'amendement,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-dix-septième session, les amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge qui avaient été proposés et diffusés conformément au paragraphe 2 a) de l'article VI de ce protocole,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 2 d) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, les amendements à l'Annexe B du Protocole de 1988 sur les lignes de charge dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 2 f) ii) bb) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2004 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge ou des Parties dont les flottes marchandes représentaient au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément au paragraphe 2 g) ii) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, les amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2005 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 2 e) de l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y sont annexés à toutes les Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge;

5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE B DU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF
À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

1 Le texte existant de l'Annexe I de l'Annexe B est remplacé par le texte suivant :

"ANNEXE I

RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION DES LIGNES DE CHARGE

CHAPITRE I
GÉNÉRALITÉS

Les règles supposent que la nature et l'arrimage de la cargaison, du lest, etc., sont tels qu'ils assurent au navire une stabilité suffisante et évitent toute fatigue excessive de la structure.

Les règles supposent également que les règlements internationaux relatifs à la stabilité et au compartimentage du navire, s'il en existe, sont respectés.

**Règle 1**
**Résistance et stabilité à l'état intact des navires**

1) L'Administration doit s'assurer que la solidité générale de la structure du navire est satisfaisante pour le tirant d'eau correspondant au franc-bord assigné.

2) Un navire qui est conçu, construit et entretenu soit conformément aux prescriptions appropriées d'un organisme, notamment d'une société de classification reconnue par l'Administration, soit conformément aux normes nationales de l'Administration qui lui sont applicables en vertu de la règle 2-1 peut être considéré comme ayant un degré de résistance acceptable. Les dispositions ci-dessus s'appliquent à toutes les structures, tout l'équipement et tous les accessoires visés par la présente annexe pour lesquels des normes de résistance et de construction ne sont pas expressément indiquées à la résistance et à la construction figurant dans la présente Annexe.

3) Les navires doivent satisfaire à une norme de stabilité à l'état intact jugée acceptable par l'Administration.

**Règle 2**
**Application**

1) Des francs-bords sont assignés aux navires à propulsion mécanique ainsi qu'aux allèges, chalands et autres navires n'ayant pas de moyens de propulsion indépendants, conformément aux dispositions des règles 1 à 40 incluse.

2) Les navires transportant du bois en pontée peuvent recevoir, en plus des francs-bords prescrits au paragraphe 1, des francs-bords pour transport de bois en pontée calculés conformément aux dispositions des règles 41 à 45 incluse.

3) Les navires prévus pour porter une voilure, soit comme unique moyen de propulsion, soit comme moyen supplémentaire, ainsi que les remorqueurs, reçoivent des francs-bords calculés conformément aux dispositions des règles 1 à 40 incluse. L'Administration peut exiger d'eux des francs-bords supérieurs à ceux qui sont ainsi définis.

4) Les navires en bois ou de construction composite, les navires construits en tous autres matériaux dont l'emploi a été approuvé par l'Administration, ainsi que les navires dont les caractéristiques particulières de construction rendent injustifiée ou pratiquement irréalisable l'application des dispositions de la présente Annexe reçoivent des francs-bords fixés par l'Administration.

5) Les règles 10 à 26 incluse s'appliquent à tout navire auquel est assigné un franc-bord minimal. Des dérogations à ces prescriptions peuvent être accordées à un navire auquel un franc-bord plus important que le franc-bord minimal a été assigné, à condition que l'Administration soit satisfaite des conditions de sécurité fournies.

6) Si le franc-bord d'été assigné est accru et qu'à la suite de cet accroissement, le tirant d'eau n'est pas supérieur à celui qui correspond au franc-bord d'été minimal pour le même navire mais que le pont de franc-bord hypothétique est situé au-dessous du pont de franc-bord réel à une distance au moins égale à la hauteur normale d'une superstructure, les conditions d'assignation prévues aux règles 12, 14-1 à 20, 23, 24 et 25 qui sont applicables au pont de franc-bord réel peuvent être telles qu'exigées pour un pont de superstructures.

7) Sauf disposition expresse contraire, les règles de la présente Annexe s'appliquent aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1er janvier 2005 ou après cette date.

8) En ce qui concerne les navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent avant le 1er janvier 2005, l'Administration doit s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions qui leur sont applicables en vertu de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifié par le Protocole de 1988 y relatif adopté par la Conférence internationale de 1988 sur le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.

9) Les engins à grande vitesse qui satisfont aux prescriptions du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (Recueil HSC 2000) que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.97(73), et qui ont fait l'objet des visites et obtenu les certificats prescrits par ledit Recueil sont réputés être conformes aux prescriptions de la présente Annexe. Les certificats et permis délivrés en vertu du Recueil HSC 2000 ont la même valeur que les certificats délivrés en vertu de la présente Annexe et doivent être acceptés de la même façon.

**Règle 2-1**
**Habilitation des organismes reconnus**

Les organismes, notamment les sociétés de classification, mentionnés à l'article 13 et au paragraphe 2 de la règle 1, doivent satisfaire aux directives adoptées par l'Organisation par la résolution A.739(18), telle qu'elle pourra être modifiée par l'Organisation, et à la spécification adoptée par l'Organisation par la résolution A.789(19), telle qu'elle pourra être modifiée par l'Organisation, sous réserve que de tels amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VI du présent Protocole.

**Règle 3**
**Définitions des termes utilisés dans les Annexes**

1) *Longueur*

a) La longueur (L) est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille, mesuré depuis le dessus de quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure.

b) Pour les navires sans mèche de gouvernail, la longueur (L) est égale à 96 % de la flottaison située à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille.

c) Lorsque l'étrave est de forme concave au-dessus de la flottaison située à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille, l'extrémité avant de la longueur totale et la face avant de l'étrave doivent l'une et l'autre être prises au niveau de la projection verticale sur cette flottaison de l'extrémité arrière de la partie concave de l'étrave (au-dessus de cette flottaison). (Voir la figure 3.1).

d) Dans le cas des navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison prévue à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille $D_{min}$, qui est obtenu en traçant une ligne parallèle à la ligne de quille du navire (crosse comprise) et tangente à la ligne de tonture sur quille du pont de franc-bord. Le creux minimal sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet en abord du pont de franc-bord au point de tangence (voir la figure 3.2).

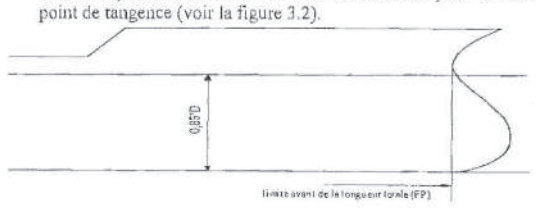



Figure 3.1

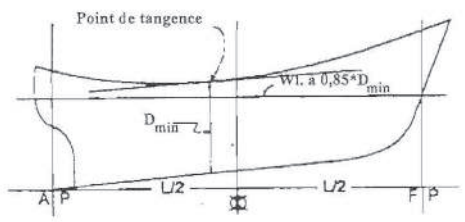



Figure 3.2

2) *Perpendiculaires*. Les perpendiculaires avant et arrière sont prises aux extrémités avant et arrière de la longueur (L). La perpendiculaire avant doit passer par l'intersection de la face avant de l'étrave avec la flottaison sur laquelle est mesurée la longueur.

3) *Milieu du navire*. Le milieu du navire est situé au milieu de la longueur (L).

4) *Largeur*. Sauf disposition expresse contraire, la largeur du navire (B) est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

5) *Creux sur quille*

a) Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet en abord du pont de franc-bord. Sur les navires en bois et sur ceux de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée en partant du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate des fonds coupe les côtés de la quille.

b) Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

c) Lorsque le pont de franc-bord présente un décrochement et que la partie de ce pont se trouve au-dessus du point où le creux sur quille doit être déterminé, le creux sur quille doit être mesuré jusqu' à une surface de référence prolongeant la ligne de la partie basse du pont parallèlement à la partie haute de ce pont.

6) *Creux de franc-bord*

a) Le creux de franc-bord (D) est le creux sur quille mesuré au milieu du navire augmenté de l'épaisseur du pont de franc-bord au livet.

b) Le creux de franc-bord (D) d'un navire ayant une gouttière arrondie avec un rayon supérieur à 4 % de la largeur (B) ou ayant des oeuvres mortes d'une forme inhabituelle est le creux de franc-bord d'un navire ayant un maître coupie à murailles verticales, avec le même bouge et une surface transversale de la partie haute équivalente à celle du maître couple du navire réel.

7) *Coefficient de remplissage*

a) Le coefficient de remplissage global ($C_b$) est donné par la formule :

$$C_b = \frac{\nabla}{L.B.d_1}$$

dans laquelle

$\nabla$ est le volume déplacé par le navire, sans appendices, mesuré hors membres pour un navire à coque métallique et mesuré hors bordé pour un navire à coque non métallique, ce volume étant compté au tirant d'eau $d_1$,

et dans laquelle

$d_1$ est égal à 85 % du creux minimum sur quille.

b) Pour calculer le coefficient de remplissage d'un engin multicoque, on utilisera la largeur maximale (B) définie au paragraphe 5) et non la largeur d'une seule coque.

8) *Franc-bord*

Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement au milieu du navire entre le bord supérieur de la marque de la ligne de pont et le bord supérieur de la ligne de charge appropriée.

9) *Pont de franc-bord*

a) Le pont de franc-bord est normalement le pont complet le plus élevé exposé aux intempéries et à la mer qui possède des dispositifs permanents de fermeture de toutes les ouvertures situées dans les parties découvertes et au-dessous duquel les ouvertures pratiquées dans le bordé sont munies de dispositifs permanents de fermeture étanche.

b) Pont inférieur pris comme pont de franc-bord

Si l'armateur le désire et sous réserve de l'approbation de l'Administration, un pont inférieur peut être désigné comme pont de franc-bord, à condition qu'il soit complet, permanent, continu dans le sens transversal et continu dans le sens longitudinal entre la tranche des machines et les cloisons de peaks.

i) Lorsque ce pont inférieur présente des décrochements, la partie la plus basse et son prolongement parallèlement aux parties plus hautes de ce pont sont considérés comme pont de franc-bord.

ii) Lorsqu'un pont inférieur est désigné comme pont de franc-bord, la partie de la coque s'étendant au-dessus du pont de franc-bord est considérée comme une superstructure en ce qui concerne l'application des conditions d'assignation et des calculs de franc-bord. C'est à partir de ce pont que le franc-bord est calculé.

iii) Lorsqu'un pont inférieur est désigné comme pont de franc-bord, il doit au minimum se composer de serres de construction appropriée au niveau des murailles du navire et de serres transversales au niveau de chaque cloison étanche à l'eau qui s'étend jusqu'au pont supérieur, à l'intérieur des espaces à cargaison. Ces serres doivent être aussi larges que leur installation le permet compte tenu de la structure et de l'exploitation du navire. L'agencement des serres doit être tel que la norme de construction puisse aussi être satisfaite.

c) Pont de franc-bord discontinu, pont de franc-bord à décrochement

i) Si le pont de franc-bord présente un décrochement d'une longueur supérieure à 1 m qui s'étend jusqu'aux murailles du navire, la ligne la plus basse du pont exposé et son prolongement parallèlement à la partie plus haute de ce pont sont considérés comme étant le pont de franc-bord (voir la figure 3.3).

ii) Si le pont de franc-bord présente un décrochement qui ne s'étend pas jusqu'aux murailles du navire, la partie plus haute de ce pont est considérée comme étant le pont de franc-bord.

iii) Si un pont situé au-dessous du pont exposé désigné comme étant le pont de franc-bord comporte des décrochements qui ne s'étendent pas d'une muraille à l'autre, il peut être fait abstraction de ces décrochements à condition que toutes les ouvertures du pont exposé aux intempéries soient munies de dispositifs de fermeture étanches aux intempéries.

iv) Il faut tenir dûment compte de l'assèchement des décrochements exposé et des effets des carènes liquides sur la stabilité.

v) Les dispositions des alinéas i) à iv) ne sont pas destinées à être appliquées aux dragues, porteurs de déblais et autres types de navires analogues dotés de grandes cales ouvertes, chaque cas devant être examiné à part.

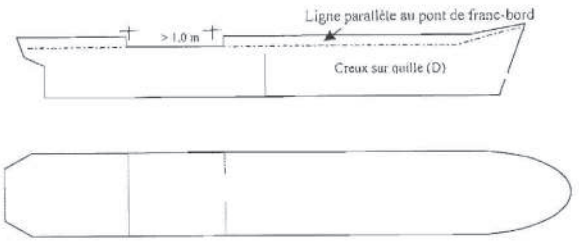



Figure 3.3

10) *Superstructure*

a) Une superstructure est une construction pontée sur pont de franc-bord et s'étendant de bord à bord ou dont le retrait des côtés, par rapport aux murailles, ne dépasse pas 4 % de la largeur (B).

b) Une superstructure fermée est une superstructure :

i) possédant des cloisons d'entourage de construction efficace;

ii) dont les ouvertures d'accès dans ces cloisons, s'il en existe, sont munies de portes satisfaisant aux dispositions de la règle 12;

iii) dont toutes les autres ouvertures pratiquées dans les côtés ou les extrémités sont munies de moyens de fermeture efficaces étanches aux intempéries.

Un château ou une dunette ne peuvent être considérés comme des superstructures fermées que si l'équipage, à partir d'un point quelconque situé sur le pont exposé complet le plus élevé ou plus haut, peut se rendre dans la chambre des machines et dans les autres locaux de service situés à l'intérieur de ces superstructures par d'autres moyens d'accès, utilisables à tout moment, lorsque les ouvertures des cloisons sont fermées.

c) La hauteur d'une superstructure est la plus faible hauteur verticale mesurée en abord entre la face supérieure des barrots du pont de superstructure et la face supérieure des barrots du pont de franc-bord.

d) La longueur d'une superstructure (S) est la longueur moyenne de la partie de cette superstructure comprise à l'intérieur de la longueur (L).

e) Château. Un château est une superstructure qui ne s'étend ni jusqu'à la perpendiculaire avant, ni jusqu'à la perpendiculaire arrière.

f) Dunette. Une dunette est une superstructure qui s'étend de la perpendiculaire arrière vers l'avant jusqu'à un point qui se trouve en arrière de la perpendiculaire avant. La dunette peut commencer en un point situé en arrière de la perpendiculaire arrière.

g) Gaillard. Un gaillard est une superstructure qui s'étend de la perpendiculaire avant vers l'arrière jusqu'à un point qui se trouve en avant de la perpendiculaire arrière. Le gaillard peut commencer en un point situé en avant de la perpendiculaire avant.

h) Superstructure complète. Une superstructure complète est une superstructure qui, au minimum, s'étend de la perpendiculaire avant jusqu'à la perpendiculaire arrière.

i) Demi-dunette. Une demi-dunette est une superstructure qui s'étend vers l'avant à partir de la perpendiculaire arrière, dont la hauteur est généralement inférieure à celle d'une superstructure normale et qui a une cloison-fronton intacte (hublots du type fixe pourvus de contre-hublots d'un modèle efficace et couvercles de trou d'homme assujettis par des boulons) (voir la figure 3.4). Si la cloison-fronton n'est pas intacte parce qu'elle comporte des portes et des ouvertures d'accès, la superstructure doit alors être considérée comme étant une dunette.

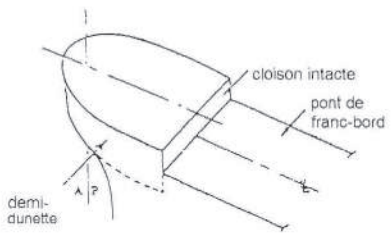



Figure 3.4

11) *Pont de superstructure.* Un pont de superstructure est un pont qui constitue la limite supérieure d'une superstructure.

12) *Navire à pont ras.* Un navire à pont ras est un navire qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord.

13) *Étanche aux intempéries.* Un dispositif est dit étanche aux intempéries lorsque dans toutes les conditions rencontrées en mer il ne laisse pas pénétrer l'eau.

14) *Étanche à l'eau.* Étanche à l'eau se dit d'un dispositif qui empêche l'eau de traverser la structure dans un sens comme dans l'autre, avec une marge de résistance adéquate, à la pression due à la pression d'eau maximale à laquelle il est susceptible d'être exposé.

15) *Puits.* Un puits est une zone de pont exposée aux intempéries où l'eau peut s'accumuler. Les puits sont considérés comme des zones de pont délimitées sur deux côtés ou plus par des structures de pont.

Règle 4
Ligne de pont

La ligne de pont est matérialisée par le bord supérieur d'une bande horizontale de 300 mm de long et 25 mm de large. Cette bande est marquée au milieu du navire de chaque côté de la coque et son bord supérieur passe normalement par le point d'intersection du prolongement de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé, de la manière illustrée à la figure 4.1. Cependant, la position de la ligne de pont peut être définie par rapport à un autre point déterminé du navire sous réserve que le franc-bord soit corrigé en conséquence. La position du point de référence et la désignation du pont de franc-bord doivent être dans tous les cas indiquées sur le Certificat international de franc-bord.

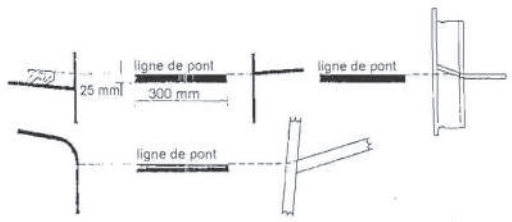



Figure 4.1 Ligne de pont

Règle 5
Marque de franc-bord

La marque de franc-bord est un anneau de 25 mm d'épaisseur et de 300 mm de diamètre extérieur coupé par une bande horizontale de 25 mm de large et de 450 mm de long, dont le bord supérieur passe par le centre de l'anneau. Le centre de l'anneau doit être situé au milieu du navire, à une distance verticale du bord supérieur de la marque de la ligne de pont égale au franc-bord minimum d'été (de la manière illustrée à la figure 6.1).

Règle 6
Lignes utilisées avec la marque de franc-bord

1) Les lignes de charge qui indiquent les francs-bords assignés conformément aux présentes règles sont matérialisées par des bandes horizontales de 230 mm de long et 25 mm de large, qui sont disposées perpendiculairement à une bande verticale de 25 mm de large, située à une distance de 540 mm à l'avant du centre de l'anneau. Sauf disposition expresse contraire, elles sont tracées à partir de cette bande verticale vers l'avant (de la manière illustrée à la figure 6.1).

2) Les lignes utilisées sont les suivantes :

a) La ligne de charge d'été, qui est indiquée par le bord supérieur de la bande passant par le centre de l'anneau et également par le bord supérieur d'une bande marquée E.

b) La ligne de charge d'hiver, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée H.

c) La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée HAN.

d) La ligne de charge tropicale, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée T.

e) La ligne de charge d'été en eau douce, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée D, tracée à partir de la bande verticale vers l'arrière. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été représente l'augmentation du tirant d'eau qui est tolérée en eau douce aux autres lignes de charge.

f) La ligne de charge tropicale en eau douce, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée TD, tracée à partir de la bande verticale vers l'arrière.

3) Si des francs-bords pour transport de bois en pontée sont assignés conformément aux présentes règles, les lignes de charge ordinaires sont complétées par des lignes de charge pour bois en pontée. Ces lignes sont matérialisées par des bandes horizontales de 230 mm de long et 25 mm de large, qui sont disposées perpendiculairement à une bande verticale de 25 mm de large située à une distance de 540 mm en arrière du centre de l'anneau. Sauf disposition expresse contraire, elles sont tracées à partir de cette bande verticale vers l'arrière (de la manière illustrée à la figure 6.2).

4) Les lignes suivantes sont utilisées pour les transports de bois en pontée :

a) La ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BE.

b) La ligne de charge d'hiver pour transport de bois en pontée, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BH.

c) La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour transport de bois en pontée, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BHAN.

d) La ligne de charge tropicale pour transport de bois en pontée, qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BT.

e) La ligne de charge d'été en eau douce pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BD, tracée à l'avant de la bande verticale. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée représente l'augmentation du tirant d'eau qui est tolérée en eau douce aux autres lignes de charge des transports de bois en pontée.

f) La ligne de charge tropicale en eau douce pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BTD tracée à l'avant de la bande verticale.

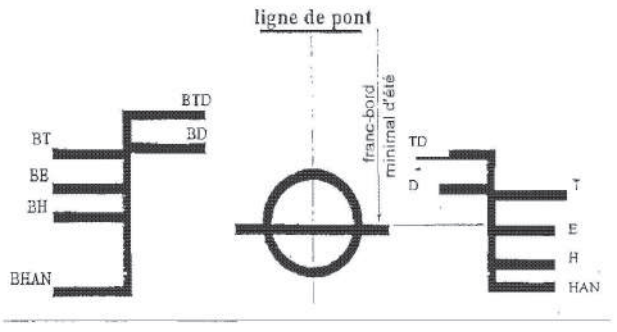



**Figure 6.2 Marque de franc-bord pour transport de bois en pontée et lignes utilisées avec cette marque**

### Règle 7
### Marque de l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords

La marque de l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords peut être apposée de part et d'autre de l'anneau et au-dessus de la bande horizontale passant par son centre, ou à la fois au-dessus et au-dessous de cette bande. Cette marque se compose d'un groupe de quatre lettres au plus, mesurant chacune environ 115 mm de haut et 75 mm de large, qui permettent d'identifier cette autorité.

### Règle 8
### Détails de marquage

L'anneau, les lignes et les lettres sont peints en blanc ou en jaune sur fond sombre ou en noir sur fond clair. Ils sont aussi marqués de façon permanente sur les murailles du navire, à la satisfaction de l'Administration. Les marques doivent être bien visibles et, si besoin est, des dispositions spéciales sont prises à cet effet.

### Règle 9
### Vérification des marques

Il ne doit pas être délivré de certificat international de franc-bord à un navire avant que le fonctionnaire ou l'inspecteur agissant en application des dispositions de l'article 13 de la présente Convention ait certifié que les marques sont apposées correctement et de façon durable sur les murailles du navire.

5) Les lignes dont l'utilisation est exclue par suite des caractéristiques du navire, de son service ou des limites assignées aux zones de navigation du navire n'ont pas à être marquées.

6) Quand un navire se voit assigner un franc-bord plus élevé que le franc-bord minimum assigné aux termes du présent Protocole et que la ligne de charge est située au même niveau ou plus bas que la ligne de charge saisonnière la plus basse correspondant à ce franc-bord minimum, seule la ligne de charge d'eau douce doit être marquée.

7) Dans tous les cas où la ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord se confond avec la ligne de charge d'hiver correspondant à la même bande verticale, cette ligne de charge est marquée H.

8) Les lignes de charge de remplacement/supplémentaires exigées par d'autres conventions internationales en vigueur peuvent être tracées perpendiculairement à la bande verticale visée au paragraphe 1) et à l'arrière de celle-ci.

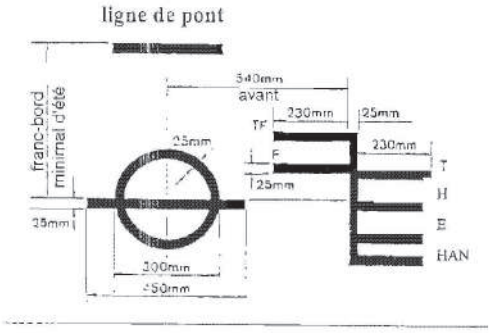



**Figure 6.1 Marque de franc-bord et lignes utilisées avec cette marque**

## CHAPITRE II
## CONDITIONS D'ASSIGNATION DU FRANC-BORD

### Règle 10
### Renseignements à fournir au capitaine

1) Le capitaine de tout navire neuf doit recevoir des renseignements pour régler le chargement et le lestage de son navire, de façon à éviter de soumettre la charpente de ce dernier à des contraintes inacceptables. Il peut être dérogé à cette exigence lorsque la longueur, le tracé ou le type du navire sont tels que l'Administration juge son application superflue.

2) Les renseignements doivent être fournis au capitaine sous une forme approuvée soit par l'Administration, soit par un organisme reconnu. Les renseignements sur la stabilité, et les renseignements sur le chargement qui intéressent la résistance du navire, s'ils sont requis en vertu du paragraphe 1), doivent toujours se trouver à bord, ainsi que les documents prouvant que ces renseignements ont été approuvés par l'Administration.

3) Un navire qui n'est pas tenu, en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur, d'être soumis, après son achèvement, à un essai de stabilité, doit :

a) être soumis à un tel essai; le déplacement réel du navire ainsi que la position de son centre de gravité sont alors déterminés pour le navire lège;

b) sous réserve de l'accord de l'Administration, être dispensé, après son achèvement, d'un essai de stabilité, si l'on dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et s'il est établi de manière jugée satisfaisante par l'Administration que ces éléments de base permettent d'avoir des renseignements fiables en ce qui concerne la stabilité du navire;

c) si l'Administration décide que la réalisation d'un essai de stabilité n'est ni pratique ni sûre ou donne des résultats peu précis en raison des proportions, des aménagements, de la résistance ou de la forme de coque particuliers du navire, faire déterminer les caractéristiques à l'état lège du navire sur la base d'une estimation détaillée du déplacement du navire, confirmée par une vérification à l'état lège;

d) mettre à la disposition du capitaine tous les renseignements dont celui-ci a besoin pour pouvoir obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans toutes les conditions pouvant se présenter en service normal; et

e) toujours avoir à bord les renseignements approuvés sur la stabilité ainsi que les documents prouvant que ces renseignements ont été approuvés par l'Administration.

4) Si un navire subit des modifications entraînant des changements sensibles des renseignements sur le chargement ou la stabilité fournis au capitaine, des renseignements rectifiés doivent être fournis. Si nécessaire, un nouvel essai de stabilité doit être effectué.

**Règle 11**
**Cloisons situées aux extrémités des superstructures**

Les cloisons situées aux extrémités exposées de superstructures fermées doivent avoir un degré de résistance acceptable.

**Règle 12**
**Portes**

1) Toutes les ouvertures d'accès pratiquées dans les cloisons situées aux extrémités des superstructures fermées doivent être pourvues de portes en acier ou autre matériau équivalent solidement fixées à la cloison de façon permanente et elles doivent être étanches aux intempéries lorsque ces portes sont fermées. Leur structure, leur renforcement et leur mise en place doivent être conçus de telle sorte que la résistance de l'ensemble soit égale à celle de la cloison non percée. Les moyens prévus pour assurer l'étanchéité aux intempéries des portes doivent comporter des garnitures d'étanchéité, des tourniquets de serrage ou autres dispositifs analogues et doivent être fixés de façon permanente aux cloisons ou aux portes. Ces dernières doivent pouvoir être manœuvrées des deux côtés de la cloison.

2) Sauf disposition contraire autorisée par l'Administration, les portes doivent s'ouvrir vers l'extérieur pour assurer une protection supplémentaire contre l'impact de la mer.

3) Sauf disposition contraire prévue dans les présentes règles, la hauteur des seuils des ouvertures d'accès dans les cloisons situées aux extrémités des superstructures fermées doit être au moins de 380 mm au-dessus du pont.

4) Il faut éviter d'installer des seuils amovibles. Toutefois, pour faciliter le chargement/déchargement de pièces détachées lourdes ou pièces analogues, il est permis d'installer des seuils amovibles, à condition que :

   a) les seuils soient mis en place avant l'appareillage;

   b) les seuils soient munis de joints d'étanchéité et soient maintenus en place par des boulons fixés à intervalles rapprochés.

**Règle 13**
**Emplacement des écoutilles, descentes et manches à air**

Aux fins des présentes règles, les emplacements des écoutilles, descentes et manches à air sont divisés comme suit en deux catégories :

| | |
|---|---|
| Emplacement de la Catégorie 1 | Parties exposées du pont de franc-bord et du pont de demi-dunette, et parties exposées des ponts de superstructures s'étendant à l'avant d'un point situé au quart de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant. |
| Emplacement de la Catégorie 2 | Parties exposées des ponts de superstructure qui s'étendent en arrière d'un point situé au quart de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant et qui se trouvent à au moins une hauteur normale de superstructure au-dessus du pont de franc-bord.<br><br>Parties exposées des ponts de superstructure qui s'étendent en avant d'un point situé au quart de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant et qui se trouvent à au moins deux hauteurs normales de superstructure au-dessus du pont de franc-bord. |

**Règle 14**
**Écoutilles de chargement et autres ouvertures d'accès**

1) La construction et les moyens prévus pour assurer l'étanchéité aux intempéries des panneaux de chargement et autres écoutilles situées dans les emplacements des catégories 1 et 2 doivent satisfaire à des prescriptions au moins équivalentes à celles des règles 15 et 16-1, à moins que l'Administration n'autorise l'application de la règle 16 à ces écoutilles.

2) Les surbaux et les panneaux des écoutilles placées dans les parties exposées des ponts situés au-dessus du pont de superstructures doivent satisfaire aux prescriptions de l'Administration.

**Règle 14-1**
**Surbaux d'écoutille**

1) Les surbaux des écoutilles doivent être de construction robuste appropriée à leur emplacement et leur hauteur minimale au-dessus du pont doit être au moins de :

   a) 600 mm dans un emplacement de la catégorie 1; et

   b) 450 mm dans un emplacement de la catégorie 2.

2) Dans le cas des écoutilles qui satisfont à la règle 16-1 2) à 5), on peut réduire la hauteur de ces surbaux ou les supprimer complètement, à condition que l'Administration soit convaincue que la sécurité du navire ne s'en trouve pas compromise quel que soit l'état de la mer.

**Règle 15**
**Écoutilles fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des prélarts et des dispositifs à tringles**

**Panneaux d'écoutille**

1) La largeur de chaque surface de portage des panneaux d'écoutille doit être d'au moins 65 mm.

2) Lorsque les panneaux sont en bois, l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 mm pour une portée ne dépassant pas 1,5 m.

3) Lorsque les panneaux sont en acier doux, la résistance doit être calculée conformément aux prescriptions de la règle 16-1 2) à 4) et le produit par 1,25 de la contrainte maximale ainsi calculée ne doit pas dépasser la limite d'élasticité supérieure minimale du matériau. Les panneaux doivent être conçus de telle sorte que le fléchissement limite sous ces charges ne soit pas supérieur à 0,0056 fois leur portée.

**Barrots mobiles**

4) Lorsque les barrots mobiles destinés à soutenir les panneaux d'écoutille sont en acier doux, la résistance doit être calculée à partir de charges conventionnelles au moins égales à 3,5 t/m$^2$ pour les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 2,6 t/m$^2$ pour les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 2. Le produit par 1,47 de la contrainte maximale ainsi calculée ne doit pas dépasser la limite d'élasticité supérieure minimale du matériau. Les barrots mobiles doivent être conçus de telle sorte que le fléchissement sous ces charges ne soit pas supérieur à 0,0044 fois leur portée.

5) Les charges conventionnelles s'exerçant sur les panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 1 peuvent être réduites à 2 t/m$^2$ pour les navires d'une longueur de 24 m et ne doivent pas être inférieures à 3,5 t/m$^2$ pour les navires d'une longueur de 100 m. Les charges correspondantes s'exerçant sur les panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 2 peuvent être réduites respectivement à 1,5 t/m$^2$ et 2,6 t/m$^2$. Dans tous les cas, les valeurs correspondant aux longueurs intermédiaires sont obtenues par interpolation linéaire.

**Panneaux de type ponton**

6) Lorsque des panneaux du type ponton, utilisés à la place de barrots mobiles et de panneaux, sont en acier doux, la résistance doit être calculée conformément aux prescriptions de la règle 16-1 2) à 4) et le produit par 1,47 de la contrainte maximale ainsi calculée ne doit pas dépasser la limite d'élasticité supérieure minimale du matériau. Les panneaux du type ponton doivent être conçus de telle sorte que le fléchissement sous ces charges ne soit pas supérieur à 0,0044 fois leur portée. Les tôles en acier doux formant le dessus des panneaux ne doivent pas être d'une épaisseur inférieure à 1 % de l'espacement des raidisseurs ou 6 mm si cette dernière valeur est supérieure.

7) La résistance et la raideur des panneaux construits en matériau autre que l'acier doux doivent être équivalentes à celles des panneaux en acier doux et être jugées satisfaisantes par l'Administration.

**Supports ou glissières**

8) Les supports ou glissières destinés aux barrots mobiles doivent être de construction robuste et garantir la mise en place et la fixation efficace des barrots. Lorsque des barrots de type roulant sont utilisés, les dispositifs doivent garantir qu'ils restent bien en place lorsque l'écoutille est fermée.

**Taquets**

9) Les taquets doivent être calibrés de façon à s'ajuster à la pente des coins. Ils doivent avoir au minimum 65 mm de large et être espacés de 600 mm au maximum d'axe en axe; les taquets aux extrémités de chacun des côtés ne doivent pas être éloignés de plus de 150 mm des angles du panneau d'écoutille.

**Tringles et coins**

10) Les tringles et les coins doivent être solides et en bon état. Les coins doivent être en bois dur ou autre matériau équivalent; leur pente ne doit pas dépasser 1/6; leur épaisseur de pointe doit être d'au moins 13 mm.

**Prélarts**

11) Il faut prévoir au moins deux épaisseurs de prélart en bon état par écoutille pour les écoutilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2. Les prélarts doivent être parfaitement étanches et d'une solidité satisfaisante. La toile doit avoir un poids et une qualité au moins conformes aux normes approuvées.

**Verrouillage des panneaux d'écoutille**

12) Pour toutes les écoutilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2, on doit prévoir des barres en acier ou tout autre système équivalent afin de verrouiller efficacement et de manière indépendante chaque élément transversal de panneau après la mise en place des prélarts et des tringles. Les panneaux d'écoutille mesurant plus de 1,5 m de longueur doivent être condamnés à l'aide d'au moins deux dispositifs de verrouillage.

Règle 16
**Écoutilles fermées par des panneaux étanches aux intempéries en acier ou autre matériau équivalent**

1) Toutes les écoutilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2 doivent être pourvues de panneaux d'écoutille en acier ou autre matériau équivalent. Sauf dans les cas prévus à la règle 14 2), ces panneaux doivent être étanches aux intempéries et être dotés de garnitures d'étanchéité et de dispositifs de serrage. Les moyens prévus pour assurer et maintenir l'étanchéité aux intempéries doivent être jugés satisfaisants par l'Administration. Les dispositions prises doivent permettre d'assurer le maintien de l'étanchéité quel que soit l'état de la mer; à cet effet, des essais d'étanchéité doivent être exigés lors de la visite initiale et peuvent l'être lors des visites de renouvellement et annuelles ou à des intervalles plus rapprochés.

**Charge d'échantillonnage minimale des panneaux d'écoutille**

2) Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 100 m

a) Les panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 1 sur le quart avant de la longueur du navire doivent être conçus pour résister à des charges dues à la houle au niveau de la perpendiculaire avant, calculées au moyen de l'équation suivante :

$$\text{charge} = 5 + (L_H - 100)a \quad t/m^2$$

dans laquelle :

$L_H$ est égal à L pour les navires d'une longueur comprise entre 100 m et 340 m et est égal à 340 m pour les navires d'une longueur supérieure à 340 m;

L est la longueur du navire (en mètres), telles que définie à la règle 3;

a a la valeur indiquée au tableau 16.1,

et diminuant de façon linéaire jusqu'à 3,5 t/m² à l'extrémité de la longueur du quart avant, de la manière indiquée dans le tableau 16.2. La charge d'échantillonnage utilisée pour chaque panneau d'écoutille doit être celle qui est déterminée en son point milieu.

b) La charge d'échantillonnage de tous les autres panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 1 doit être de 3,5 t/m².

c) La charge d'échantillonnage des panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 2 doit être de 2,6 t/m².

d) Lorsqu'une écoutille située dans un emplacement de la catégorie 1 se trouve à une hauteur qui dépasse la hauteur du pont de franc-bord d'au moins la hauteur normale d'une superstructure, son panneau peut être conçu pour une charge de 3,5 t/m².

| | a |
|---|---|
| Navires ayant un franc-bord du type B | 0,0074 |
| Navires auxquels un franc-bord réduit a été assigné conformément au paragraphe 9) ou 10) de la règle 27 | 0,0363 |

Tableau 16.1

3) Pour les navires d'une longueur de 24 m

a) Les panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 1 sur le quart avant de la longueur du navire doivent être conçus pour résister à des charges dues à la houle égales à 2,43 t/m² au niveau de la perpendiculaire avant et diminuant de façon linéaire jusqu'à 2 t/m² à l'extrémité de la longueur du quart avant, de la manière indiquée dans le tableau 16.2. La charge d'échantillonnage utilisée pour chaque panneau d'écoutille doit être celle qui est déterminée en son point milieu.

b) La charge d'échantillonnage de tous les autres panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 1 doit être de 2 t/m².

c) La charge d'échantillonnage des panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 2 doit être de 1,5 t/m².

d) Lorsqu'une écoutille située dans un emplacement de la catégorie 1 se trouve à une hauteur qui dépasse la hauteur du pont de franc-bord d'au moins la hauteur normale d'une superstructure, son panneau peut être conçu pour une charge de 2 t/m².

4) Pour les navires d'une longueur comprise entre 24 m et 100 m et pour les emplacements situés entre la perpendiculaire avant et 0,25 L, les charges dues à la houle s'obtiennent par interpolation linéaire des valeurs indiquées dans le tableau 16.2.

| | Emplacement longitudinal | | |
|---|---|---|---|
| | FP | 0,25L | En arrière de 0,25L |
| | L>100 m | | |
| Pont de franc-bord | Équation de 16 2) a) | 3,5 t/m² | 3,5 t/m² |
| Pont de superstructure | 3,5 t/m² | | 2,6 t/m² |
| | L=100 m | | |
| Pont de franc-bord | 5 t/m² | 3,5 t/m² | 3,5 t/m2 |
| Pont de superstructure | 3,5 t/m² | | 2,6 t/m² |
| | L=24 m | | |
| Pont de franc-bord | 2,43 t/m² | 2 t/m² | 2 t/m² |
| Pont de superstructure | 2,0 t/m² | | 1,5 t/m² |

Tableau 16.2

5) Tous les panneaux d'écoutille doivent être conçus de telle sorte que :

a) le produit par 1,25 de la contrainte maximale déterminée en fonction des charges ci-dessus ne dépasse pas la limite d'élasticité supérieure minimale du matériau soumis à un effort de traction et la résistance critique au flambement du matériau soumis à un effort de compression;

b) le fléchissement ne soit pas supérieur à 0,0056 fois la portée;

c) l'épaisseur des tôles d'acier constituant le dessus des panneaux ne soit pas inférieure à 1 % de l'espacement des raidisseurs ou à 6 mm si cette dernière valeur est supérieure; et

d) une marge appropriée soit prévue pour la corrosion.

Dispositifs de verrouillage

6) Les moyens prévus pour assurer et maintenir l'étanchéité aux intempéries, autres que les garnitures et les dispositifs de serrage, doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

7) Les panneaux d'écoutille qui reposent sur des surbaux doivent être maintenus en place dans leur position fermée par des moyens capables de résister à des charges s'exerçant horizontalement quel que soit l'état de la mer.

Règle 17
**Ouvertures situées dans la tranche des machines**

1) Les ouvertures de la tranche des machines situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2 doivent être convenablement charpentées et être entourées d'un encaissement efficace en acier d'une résistance largement suffisante; lorsque ces encaissements ne sont pas protégés par d'autres structures, leur résistance doit faire l'objet d'une étude particulière. Les ouvertures d'accès ménagées dans ces encaissements doivent être pourvues de portes conformes aux prescriptions de la règle 12 1) et dont le seuil s'élève à une hauteur au moins égale à 600 mm au-dessus du pont si elles se trouvent dans un emplacement de la catégorie 1 et au moins égale à 380 mm au-dessus du pont si elles se trouvent dans un emplacement de la catégorie 2. Les autres ouvertures ménagées dans ces encaissements doivent être pourvues de panneaux équivalents constamment maintenus en position voulue.

2) Lorsque les encaissements des machines ne sont pas protégés par d'autres structures, des portes doubles (c'est-à-dire une porte intérieure et une porte extérieure satisfaisant aux prescriptions de la règle 12 1)) doivent être installées à bord des navires auxquels ont été assignés des francs-bords inférieurs aux francs-bords déterminés d'après la table de la règle 28. Ces portes doivent être dotées d'un seuil intérieur de 230 mm et d'un seuil extérieur de 600 mm.

3) Les surbaux des puits d'air de chaufferie, des cheminées et des manches à air du local de machines situés dans un emplacement exposé du pont de franc-bord ou du pont des superstructures doivent avoir, par rapport à ces ponts, toute la hauteur raisonnablement possible. En général, les manches à air nécessaires à l'alimentation continue du local de machines doivent être pourvues de surbaux d'une hauteur suffisante pour satisfaire aux prescriptions de la règle 19 3), sans avoir à être munies de dispositifs de fermeture étanches aux intempéries. Les manches à air nécessaires à l'alimentation continue de la salle du générateur de secours, si elle est considérée comme ayant une flottabilité dans les calculs de stabilité ou si elle protège l'ouverture donnant accès au niveau inférieur, doivent être pourvues de surbaux d'une hauteur suffisante pour satisfaire aux prescriptions de la règle 19 3), sans avoir à être munies de dispositifs de fermeture étanches aux intempéries.

4) Si cela n'est pas possible dans la pratique en raison des dimensions et de l'aménagement du navire, l'Administration peut accepter que les manches à air du local de machines et de la salle du générateur de secours aient des surbaux moins hauts munis de dispositifs de fermeture étanches aux intempéries conformes aux prescriptions de la règle 19 4), à condition que d'autres dispositifs appropriés soient également prévus pour assurer une ventilation continue et adéquate de ces locaux.

5) Les ouvertures des puits d'air de chaufferie doivent être munies de panneaux robustes en acier ou autre matériau équivalent qui soient fixés de manière permanente de manière à rester en place et qui puissent être assujettis de manière à être étanches aux intempéries.

Règle 18
**Ouvertures diverses dans les ponts de franc-bord et de superstructures**

1) Les trous d'homme et les bouchons à plat pont situés dans les emplacements de catégorie 1 ou 2, ou à l'intérieur de superstructures autres que des superstructures fermées doivent être pourvus de couvercles robustes susceptibles d'assurer une étanchéité complète. Ces couvercles doivent avoir un système d'attache permanent à moins qu'ils ne soient assujettis par des boulons à intervalles rapprochés.

2) Les ouvertures dans les ponts de franc-bord, autres que les écoutilles, les descentes dans les locaux de machines, les trous d'homme et les bouchons à plat pont doivent être protégées par une superstructure fermée ou par un rouf ou un capot de descente d'une solidité et d'une étanchéité aux intempéries équivalentes. De même, toute ouverture de cette nature située dans une partie exposée d'un pont de superstructure ou sur le toit d'un rouf situé sur le pont de franc-bord doit être protégée par un rouf ou un capot de descente efficaces si elle donne accès à un local situé au-dessous du pont de franc-bord ou à un local situé à l'intérieur d'une superstructure fermée. Les ouvertures de porte de ces roufs ou capots de descente doivent être pourvues de portes satisfaisant aux prescriptions de la règle 12 1) si elles mènent ou donnent accès à des escaliers menant à un local situé au-dessous. Toutefois, si les escaliers à l'intérieur d'un rouf sont protégés par des capots de descente suffisamment solides dont les portes satisfont aux dispositions de la règle 12 1), la porte extérieure n'a pas à être étanche aux intempéries.

3) Les ouvertures ménagées dans le toit d'un rouf qui se trouve sur une demi-dunette ou une superstructure d'une hauteur inférieure à la normale et qui a une hauteur égale ou supérieure à la hauteur normale d'une demi-dunette doivent être pourvues d'un moyen de fermeture acceptable mais n'ont pas à être protégées par un rouf ou

un capot de descente efficaces tels que définis dans la règle, à condition que la hauteur du rouf soit au moins égale à la hauteur normale d'une superstructure. Les ouvertures ménagées dans le toit d'un rouf dont la hauteur est inférieure à la hauteur normale d'une superstructure peuvent être traitées de façon analogue.

4) Dans les emplacements de la catégorie 1, les seuils des ouvertures de porte des capots de descente doivent être situés à une hauteur au-dessus du pont d'au moins 600 mm. Dans les emplacements de la catégorie 2, cette hauteur doit être d'au moins 380 mm.

5) S'il y a un moyen d'accès depuis le pont situé au-dessus qui peut être utilisé au lieu de l'accès depuis le pont de franc-bord conformément à la règle 3 10) b), la hauteur des seuils des ouvertures donnant accès à un château ou une dunette doit être de 380 mm. Cette disposition s'applique aussi aux roufs situés sur le pont de franc-bord.

6) Si l'accès ne se fait pas depuis le niveau situé au-dessus, la hauteur des seuils des ouvertures de portes donnant accès à un rouf situé sur le pont de franc-bord doit être de 600 mm.

7) Si les moyens de fermeture des ouvertures d'accès pratiquées dans les superstructures et les roufs ne sont pas conformes aux dispositions de la règle 12 1), les ouvertures intérieures de pont doivent être considérées comme exposées (c'est-à-dire comme situées sur le pont découvert).

### Règle 19
### Manches à air

1) Les manches à air situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2 et desservant les compartiments situés au-dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous de ponts de superstructures fermées doivent avoir des surbaux en acier ou autre matériau équivalent, de construction robuste et efficacement fixés au pont. Les manches à air situées dans les emplacements de la catégorie 1 doivent avoir des surbaux d'une hauteur d'au moins 900 mm au-dessus du pont. Si elles sont situées dans les emplacements de la catégorie 2, leurs surbaux doivent avoir une hauteur d'au moins 760 mm au-dessus du pont. Lorsque la hauteur du surbau d'une manche à air quelconque est supérieure à 900 mm, ce dernier doit être spécialement renforcé.

2) Les manches à air traversant des superstructures qui ne sont pas fermées doivent avoir sur le pont de franc-bord de solides surbaux en acier ou autre matériau équivalent.

3) Les manches à air situées dans les emplacements de la catégorie 1, dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de plus de 4,5 m au-dessus du pont et les manches à air situées dans les emplacements de la catégorie 2, dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de plus de 2,3 m au-dessus du pont ne doivent être munies de dispositifs de fermeture que si l'Administration l'exige expressément.

4) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3), les ouvertures des manches à air doivent être munies de dispositifs de fermeture étanches aux intempéries en acier ou autre matériau équivalent. Dans le cas des navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 m, ces dispositifs doivent être fixés de manière permanente; lorsqu'il en est autrement sur les navires de plus grande longueur, ces dispositifs doivent être convenablement arrimés près des manches à air auxquelles ils sont destinés.

5) Aux emplacements exposés du navire, la hauteur des surbaux peut être augmentée à la satisfaction de l'Administration.

### Règle 20
### Tuyaux de dégagement d'air

1) Lorsque les tuyaux de dégagement d'air desservant des water-ballasts et autres caisses se prolongent au-dessus du pont de franc-bord ou du pont des superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction robuste; leur hauteur entre le pont et le point de pénétration de l'eau vers les compartiments inférieurs doit être au moins de 760 mm sur le pont de franc-bord et de 450 mm sur le pont des superstructures.

2) Lorsque l'importance de ces hauteurs risquerait de gêner l'exploitation du navire, une hauteur moindre peut être acceptée si l'Administration est assurée que les dispositifs de fermeture et d'autres motifs justifient cette hauteur réduite.

3) Les manches à air doivent être dotées de dispositifs de fermeture automatiques.

4) Des soupapes à pression-dépression peuvent être acceptées à bord des navires-citernes.

### Règle 21
### Sabords de chargement et autres ouvertures analogues

1) Les sabords de chargement et autres ouvertures analogues sur bordé situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être pourvus de portes conçues de façon à leur assurer le même degré d'étanchéité à l'eau et de résistance que celui de la partie de la coque qui les entoure. Sauf dérogation prévue par l'Administration, ces ouvertures doivent s'ouvrir vers l'extérieur. Le nombre de ces ouvertures doit être réduit au minimum compatible avec la conception et la bonne exploitation du navire.

2) Sauf dérogation prévue par l'Administration, le can inférieur des ouvertures visées au paragraphe 1) ne doit pas se trouver au-dessous d'une ligne tracée sur le bordé parallèlement au livet du pont de franc-bord et ayant son point le plus bas au moins 230 mm au-dessus du bord supérieur de la ligne de charge la plus élevée.

3) Lorsqu'il est permis de placer des sabords de chargement et autres ouvertures analogues avec leur can inférieur au-dessous de la ligne définie au paragraphe 2), des éléments supplémentaires doivent être installés afin d'assurer le maintien de l'étanchéité à l'eau.

4) Un arrangement qui est acceptable est l'arrangement qui consiste à installer une seconde porte d'une résistance et d'une étanchéité à l'eau équivalentes. Un dispositif de détection des fuites doit être prévu dans le compartiment compris entre les deux portes. Ce compartiment doit être doté d'un dispositif d'assèchement permettant d'évacuer l'eau vers les cales, qui soit commandé par une vanne à fermeture à vis facilement accessible. La porte extérieure doit s'ouvrir vers l'extérieur.

5) Les arrangements concernant les portes d'étrave et leurs portes intérieures, portes latérales et portes arrière et leurs moyens de fixation doivent être conformes aux prescriptions d'un organisme reconnu ou aux normes nationales applicables de l'Administration qui garantissent un degré de sécurité équivalent.

### Règle 22
### Dalots, prises d'eau et décharges

1) a) Les décharges à travers le bordé extérieur qui proviennent soit d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, soit d'espaces limités par des superstructures et des roufs situés sur le pont de franc-bord et munis de portes conformes aux prescriptions de la règle 12 doivent, sauf dans les cas prévus au paragraphe 2), être pourvues de moyens efficaces et accessibles pour empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur. Normalement, chaque décharge indépendante doit être munie d'un clapet automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct manoeuvrable d'un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord. Lorsque l'extrémité du tuyau de décharge à l'intérieur du navire se trouve à une distance d'au moins 0,01 L au-dessus de la ligne de charge d'été, la décharge peut être munie de deux clapets automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct. Lorsque cette distance verticale est supérieure à 0,02 L, il peut n'y avoir qu'un seul clapet automatique de non-retour sans moyen direct de fermeture. Le système de manoeuvre du clapet à commande directe doit être facilement accessible et être doté d'un indicateur d'ouverture et de fermeture.

b) Un clapet automatique de non-retour et une vanne à glissière commandée depuis un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord sont acceptables à la place d'un clapet automatique de non-retour doté d'un moyen de fermeture direct manoeuvrable depuis un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord.

c) S'il est exigé deux clapets automatiques de non-retour, le clapet le plus proche de l'axe du navire doit être accessible en permanence pour pouvoir être examiné en cours d'utilisation (c'est-à-dire qu'il doit être installé au-dessus du niveau de la ligne de charge tropicale). Si cela est impossible dans la pratique, il ne doit pas nécessairement être situé au-dessus de la ligne de charge tropicale à condition qu'une vanne à glissière à commande locale soit installée entre les deux clapets automatiques de non-retour.

d) Si les dalots et décharges sanitaires à la mer traversent le bordé au droit des locaux de machines, un clapet de fermeture direct manoeuvrable sur place installé sur le bordé extérieur, avec sur le côté intérieur, un clapet de non-retour, est acceptable. Les commandes de ces clapets doivent être situées dans un emplacement facilement accessible.

e) Lorsqu'un franc-bord pour transport de bois en pontée est assigné, l'empiacement de l'extrémité des tuyaux de décharge qui se trouve du côté intérieur du navire doit être fonction de la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée.

f) Seules les décharges qui restent ouvertes au cours de l'exploitation normale du navire doivent être pourvues des clapets de non-retour prescrits. Pour les décharges qui doivent être maintenues fermées pendant la traversée, une seule vanne à fermeture à vis manoeuvrable depuis le pont est acceptable.

g) Le tableau 22.1 indique les installations de dalots, prises d'eau et décharges qui sont acceptables.

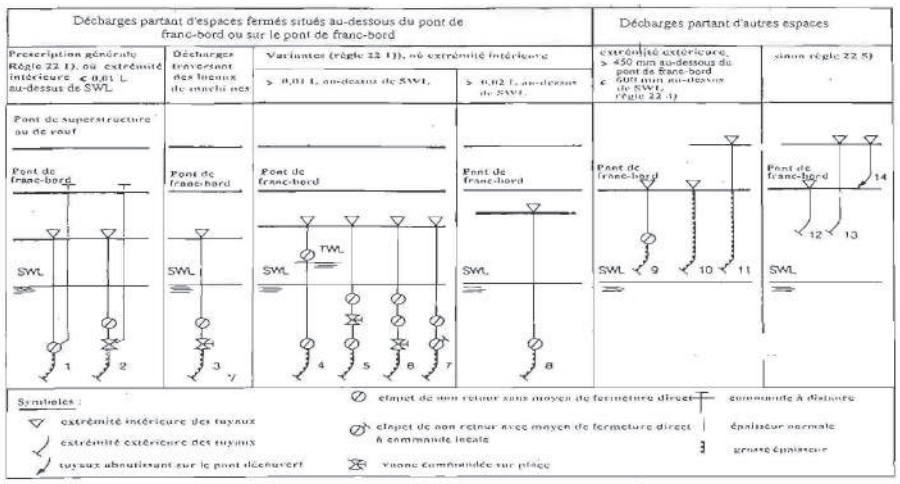



Tableau 22.1

2) Les dalots traversant le bordé extérieur à partir de superstructures fermées utilisées pour le transport de cargaisons ne sont autorisés que lorsque le livet du pont de franc-bord n'est pas immergé à un angle de gîte de 5°, d'un bord ou de l'autre. Dans les autres cas, l'assèchement doit se faire vers l'intérieur du navire, conformément aux prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur.

3) Dans les locaux de machines dont la surveillance est assurée en service normal par l'équipage, les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires desservant les machines peuvent être commandées sur place. Les commandes doivent être aisément accessibles et munies d'indicateurs d'ouverture et de fermeture.

4) Les tuyaux de dalotage et de décharge, quel que soit le niveau d'où ils débouchent, qui pénètrent dans le bordé extérieur soit à plus de 450 mm au-dessous du pont de franc-bord, soit à moins de 600 mm de la ligne de charge d'été doivent être munis d'un clapet de non-retour au droit du bordé extérieur. Sauf disposition contraire du paragraphe 2), ce clapet peut être supprimé si l'épaisseur du tuyautage est suffisante (voir le paragraphe 7) ci-dessous).

5) Les dalots desservant des superstructures ou des roufs qui ne sont pas munis de portes répondant aux prescriptions de la règle 12 doivent déboucher à l'extérieur du navire.

6) Tous les dispositifs fixés sur la coque et les clapets exigés par la présente règle doivent être en acier, en bronze ou autre matériau ductile approuvé. Les clapets en fonte ordinaire ou autre matériau similaire sont interdits. Tous les tuyaux visés par la présente règle doivent être en acier ou autre matériau équivalent jugé satisfaisant par l'Administration.

7) Tuyaux de dalotage et de décharge

a) Tuyaux de dalotage et de décharge qui n'ont pas à être d'une assez bonne épaisseur :

i) si leur diamètre extérieur est inférieur ou égal à 155 mm, l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 4,5 mm;

ii) si leur diamètre extérieur est égal ou supérieur à 230 mm, l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 6,0 mm.

Pour des dimensions intermédiaires, l'épaisseur s'obtient par interpolation linéaire.

b) Tuyaux de dalotage et de décharge qui doivent être d'une assez bonne épaisseur :

i) si leur diamètre extérieur est inférieur ou égal à 80 mm, l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 7,0 mm;

ii) si leur diamètre extérieur est égal à 180 mm, l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 10,0 mm;

iii) si leur diamètre extérieur est égal ou supérieur à 220 mm, l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 12,5 mm.

Pour les dimensions intermédiaires, l'épaisseur s'obtient par interpolation linéaire.

### Règle 22-1
### Manches à ordures

1) L'installation de deux robinets-vannes commandés depuis le pont de travail de la manche à ordures qui satisfont aux prescriptions ci-après est acceptable à la place du clapet de non-retour muni d'un moyen de fermeture direct manoeuvrable depuis un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord :

a) le robinet-vanne inférieur doit en outre être manoeuvrable depuis un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord. Il doit être prévu un dispositif de verrouillage entre les deux robinets-vannes;

b) l'extrémité intérieure doit être située au-dessus de la flottaison résultant d'une inclinaison de 8,5° à bâbord ou à tribord à un tirant d'eau correspondant au franc-bord d'été assigné mais à une hauteur d'au moins 1000 mm au-dessus de la flottaison d'été. Si l'extrémité intérieure se trouve à une hauteur de plus de 0,01 L au-dessus de la flottaison d'été, il n'est pas nécessaire que le clapet soit manoeuvrable depuis le pont de franc-bord, pourvu que le robinet-vanne le plus rapproché de l'axe du navire soit toujours accessible dans les conditions de service; et

c) à titre de variante, les robinets-vannes supérieur et inférieur peuvent être remplacés par un couvercle à charnières étanche aux intempéries à l'extrémité intérieure de la manche et un volet de décharge. Un dispositif de verrouillage doit être prévu entre le couvercle et le volet afin d'empêcher le volet de décharge de s'ouvrir avant que le couvercle soit fermé.

2) Toute la manche, y compris son couvercle, doit être construite dans un matériau d'une assez grosse épaisseur.

3) Les commandes des robinets-vannes et/ou des couvercles à charnières doivent porter l'inscription suivante : "Refermer après utilisation".

4) Si l'extrémité intérieure de la manche se trouve au-dessous du pont de franc-bord, dans le cas d'un navire à passagers, ou des flottaisons en position d'équilibre, dans le cas d'un navire de charge auquel les règles de stabilité après avarie s'appliquent, alors :

a) le couvercle à charnières/robinet-vanne de l'extrémité intérieure doit être étanche à l'eau;

b) le robinet-vanne doit être une vanne de non-retour à fermeture à vis installée dans un endroit facilement accessible au-dessus de la ligne de charge maximale; et

c) la vanne de non-retour à fermeture à vis doit être commandée depuis un emplacement situé au-dessus du pont de cloisonnement et doit comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture. La commande de la vanne doit porter l'inscription suivante : "Refermer après utilisation".

### Règle 22-2
### Écubiers de pont et puits aux chaînes

1) Les écubiers de pont et les puits aux chaînes doivent être étanches à l'eau jusqu'au pont exposé aux intempéries.

2) Lorsque des moyens d'accès sont prévus, ils doivent être fermés par un solide panneau assujetti par des boulons placés près les uns des autres.

3) Les écubiers de pont par lesquels passent les chaînes d'ancre doivent être munis de dispositifs de fermeture fixés à demeure pour réduire au minimum l'entrée d'eau.

### Règle 23
### Hublots, fenêtres et claires-voies

1) Les hublots et les fenêtres ainsi que leurs verres, leurs contre-hublots et leurs tapes de tempête*, s'il en est prévu, doivent être d'une conception approuvée et d'une construction robuste. Les encadrements qui ne sont pas en métal sont interdits.

2) Les hublots sont définis comme des ouvertures rondes ou ovales dont la surface ne dépasse pas 0,16 $m^2$. Les ouvertures rondes ou ovales dont la surface dépasse 0,16 $m^2$ doivent être considérées comme étant des fenêtres.

3) Les fenêtres sont définies comme étant des ouvertures généralement rectangulaires, ayant dans chaque coin un rayon en rapport avec les dimensions de la fenêtre ou des ouvertures rondes ou ovales d'une surface supérieure à 0,16 $m^2$.

4) Les hublots situés dans les espaces indiqués ci-après doivent être pourvus à l'intérieur de contre-hublots à charnières :

a) espaces situés au-dessous du pont de franc-bord;

b) espaces situés à l'intérieur du premier niveau de superstructures fermées; et

c) roufs de premier niveau sur le pont de franc-bord, qui protègent des ouvertures menant au niveau inférieur ou qui sont considérés comme ayant une flottabilité dans les calculs sur la stabilité.

* Les contre-hublots sont installés du côté intérieur des fenêtres et des hublots alors que les tapes de tempête sont installées du côté extérieur des fenêtres, lorsque celles-ci sont accessibles, et peuvent être à charnières ou amovibles.

Les contre-hublots doivent pouvoir être fermés et être assujettis de manière à être étanches à l'eau s'ils se trouvent au-dessous du pont de franc-bord et étanches aux intempéries s'ils se trouvent au-dessus.

5) Le bord inférieur des hublots ne doit pas se trouver au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de franc-bord et ayant son point le plus bas situé à 2,5 % de la largeur (B), ou à 500 mm, si cette distance est supérieure, au-dessus de la ligne de charge d'été (ou la ligne de charge d'été pour le transport de bois en pontée, s'il en a été assigné une).

6) Si les calculs de la stabilité requise après avarie montrent que les hublots seraient immergés à un stade intermédiaire de l'envahissement ou aux flottaisons en position d'équilibre, ceux-ci doivent être du type fixe.

7) Aucune fenêtre ne doit être installée dans les emplacements suivants :

a) au-dessous du pont de franc-bord;

b) dans les cloisons d'extrémité du premier niveau ou les côtés de superstructures fermées, ou

c) dans les roufs du premier niveau qui sont considérés comme ayant une flottabilité dans les calculs de stabilité.

8) Les hublots et fenêtres ménagés dans le bordé extérieur au deuxième niveau doivent être pourvus, du côté intérieur, de contre-hublots à charnières qui puissent être fermés et assujettis de façon à être étanches aux intempéries si la superstructure protége un accès direct à une ouverture menant au niveau inférieur ou est considérée comme ayant une flottabilité dans les calculs de stabilité.

9) Les hublots et fenêtres ménagés dans des cloisons latérales situées en retrait du bordé au second niveau qui protége un accès direct au niveau inférieur vers les espaces énumérés au paragraphe 4) doivent être pourvus, du côté intérieur, de contre-hublots à charnières ou, lorsqu'ils sont accessibles, de tapes de tempête extérieures fixées à demeure qui puissent être fermées et assujetties de manière à être étanches aux intempéries.

10) Les cloisons et portes de cabines situées au second niveau et au-dessus qui constituent une séparation entre les hublots et fenêtres et un accès direct au niveau inférieur ou au second niveau considéré comme ayant une flottabilité dans les calculs de stabilité peuvent être acceptées comme remplaçant des contre-hublots ou des tapes de tempête.

11) Les roufs situés sur une demi-dunette ou sur le pont d'une superstructure dont la hauteur est inférieure à la normale peuvent être considérés comme situés au second niveau pour ce qui est de l'application des prescriptions relatives aux contre-hublots, à condition que la hauteur de la demi-dunette ou de la superstructure soit égale ou supérieure à la hauteur normale d'une demi-dunette.

12) Les claires-voies fixes ou ouvrantes doivent avoir un verre d'une épaisseur en rapport avec leurs dimensions et leur emplacement, comme cela est requis pour les hublots et les fenêtres. Les verres de toutes les claires-voies doivent être protégés contre les risques de détérioration mécanique et les verres des claires-voies installées dans les emplacements de la catégorie 1 ou 2 doivent être pourvus de contre-hublots ou de tapes de tempête fixés à demeure.

## Règle 24
## Sabords de décharge

1) a) Lorsque des pavois se trouvant sur les parties exposées du pont de franc-bord ou des ponts de superstructures forment des puits, des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement.

b) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 1) c) et 2), la section minimale des sabords de décharge ($A$) à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord doit être celle qui est donnée par les formules ci-après, dans les cas où la tonture, dans la région du puits, est égale ou supérieure à la tonture normale.

La section minimale pour chaque puits sur les ponts des superstructures doit être égale à la moitié de la section donnée par ces mêmes formules.

Lorsque la longueur de pavois $l$ dans le puits est inférieure ou égale à 20 m

$$A = 0,7 + 0,035\ l\ (m^2)$$

lorsque $l$ est supérieure à 20 m

$$A = 0,07\ l\ (m^2).$$

Dans ces formules, il n'est pas nécessaire de donner à $l$ une valeur supérieure à 0,7 L.

Si le pavois a une hauteur moyenne supérieure à 1,2 m, la section requise doit être augmentée à raison de 0,004 $m^2$ par mètre de longueur du puits pour chaque différence de hauteur de 0,1 m. Si le pavois a une hauteur moyenne inférieure à 0,9 m, la section requise peut être diminuée à raison de 0,004 $m^2$ par mètre de longueur de puits pour chaque différence de hauteur de 0,1 m.

c) Sur les navires sans tonture, la section calculée conformément au paragraphe b) doit être augmentée de 50 %. Lorsque la tonture est inférieure à la normale, ce pourcentage s'obtient par interpolation linéaire.

d) À bord des navires à pont ras qui ont un rouf en leur milieu dont la largeur est égale à 80 % au moins de celle du navire et lorsque la largeur des passages situés de part et d'autre de ce rouf le long du bordé du navire ne dépasse pas 1,5 m, deux puits sont formés. On doit prévoir, pour chacun de ces puits, des sabords de décharge ayant la section minimale requise compte tenu de la longueur du puits en question.

e) Lorsqu'il existe une cloison écran qui s'étend sur toute la largeur du navire à l'extrémité avant d'un rouf situé au milieu du navire, le pont exposé se trouve effectivement divisé en deux puits et il n'est pas nécessaire de fixer une limite en ce qui concerne la largeur du rouf.

f) Les puits situés sur une demi-dunette doivent être considérés comme étant sur le pont de franc-bord.

g) Les cunettes d'une hauteur supérieure à 300 mm installées autour des ponts exposés des navires-citernes au droit des traverses de chargement et des circuits de cargaison doivent être considérées comme des pavois. Les sabords de décharge doivent être agencés conformément aux dispositions de la présente règle. Les dispositifs de fermeture fixés aux sabords de décharge et utilisés pendant les opérations de chargement et de déchargement doivent être conçus de façon à ne pas risquer de se coincer pendant la traversée.

2) Si un navire pourvu d'un trunk ne répond pas aux prescriptions de la règle 36 1) e) ou possède des surbaux latéraux d'écoutille s'étendant de façon continue ou presque continue entre des superstructures détachées, la section minimale des ouvertures des sabords de décharge est déterminée comme indiqué dans le tableau ci-après :

| Largeur des écoutilles ou des trunks par rapport à la largeur du navire | Section des sabords de décharge par rapport à la surface totale des pavois |
|---|---|
| 40 % ou moins | 20 % |
| 75 % ou plus | 10 % |

Pour les largeurs intermédiaires, la section des sabords de décharge s'obtient par interpolation linéaire.

3) L'efficacité de la section des sabords de décharge ménagés dans les pavois qui est prescrite au paragraphe 1) dépend de la surface où l'eau peut s'écouler librement d'un bord à l'autre du pont du navire.

La zone du pont où l'eau peut s'écouler librement est la surface nette des zones qui se trouvent entre les écoutilles, et entre les écoutilles et les superstructures et roufs jusqu'à hauteur réelle du pavois.

La section des sabords de décharge du pavois doit être calculée en fonction de la zone où l'eau peut s'écouler librement, comme suit :

a) Si la zone où l'eau peut s'écouler librement n'est pas inférieure à la section des sabords de décharge calculée à l'aide de la formule donnée au paragraphe 2) comme si les surbaux d'écoutille étaient continus, la section minimale des sabords de décharge obtenue à partir des calculs indiqués au paragraphe 1) est considérée comme suffisante.

b) Si la zone où l'eau peut s'écouler librement est inférieure ou égale à la section calculée à l'aide de la formule donnée au paragraphe 1), la section minimale des sabords de décharge du pavois doit être déterminée de la manière indiquée au paragraphe 2).

c) Si la zone où l'eau peut s'écouler librement est inférieure à la section déterminée de la manière indiquée au paragraphe 2) mais est supérieure à la section calculée à l'aide de la formule donnée au paragraphe 1), la section minimale des sabords de décharge ménagés dans le pavois doit être déterminée à l'aide de la formule suivante :

$$F = F_1 + F_2 - f_p\ (m^2)$$

dans laquelle : $F_1$ est la section minimale des sabords de décharge calculée à l'aide de la formule donnée au paragraphe 1),

$F_2$ est la section minimale des sabords de décharge déterminée conformément au paragraphe 2),

$f_p$ est la surface totale nette des passages et zones qui se trouvent entre les extrémités des écoutilles et les superstructures ou roufs jusqu'à hauteur du pavois.

4) Dans le cas de navires ayant une superstructure sur le pont de franc-bord ou le pont des superstructures qui est ouverte à l'une de ses extrémités ou à ses deux extrémités et donne sur des puits formés par les pavois des ponts découverts, des mesures adéquates doivent être prises pour évacuer l'eau pouvant s'introduire dans les espaces ouverts de cette superstructure.

La section minimale des sabords de décharge à prévoir sur chaque bord du navire pour la superstructure ouverte ($A_s$) et pour le puits ouvert ($A_w$) doit être calculée selon la méthode suivante :

a) déterminer la longueur totale du puits ($l_l$), qui est égale à la somme de la longueur du pont découvert délimité par les pavois ($l_w$) et de la longueur de l'espace commun à l'intérieur de la superstructure ouverte ($l_s$),

b) pour déterminer $A_s$ :

i) calculer la section des sabords de décharge ($A$) requise pour un puits ouvert d'une longueur $l_l$ conformément au paragraphe 1), en considérant que le pavois a une hauteur normale;

ii) multiplier par un facteur de correction 1,5 pour absence de tonture, le cas échéant, conformément au paragraphe 1) c);

iii) multiplier par le facteur ($b_o/l_t$) pour ajuster la section des sabords de décharge compte tenu de la largeur ($b_o$) des ouvertures pratiquées dans la cloison d'extrémité de la superstructure fermée;

iv) pour corriger la section des sabords de décharge compte tenu de la partie de la longueur totale du puits qui est délimitée par la superstructure ouverte, multiplier par le facteur :

$$1 - (l_w / l_t)^2$$

où $l_w$ et $l_t$ sont tels que définis au paragraphe 4) a) ci-dessus;

v) pour corriger la section des sabords de décharge compte tenu de la distance du pont du coffre au-dessus du pont de franc-bord, pour les ponts situés à plus de 0,5 $h_s$ au-dessus du pont de franc-bord, multiplier par le facteur :

$$0,5\ (h_s/h_w)$$

où $h_w$ est la hauteur du pont du coffre au-dessus du pont de franc-bord et $h_s$ est une hauteur normale de superstructure;

c) pour déterminer $A_w$ :

i) la section des sabords de décharge pour le puits ouvert ($A_w$) doit être calculée de la manière indiquée au paragraphe b) i) ci-dessus, en utilisant $l_w$ pour calculer la section nominale des sabords de décharge ($A'$), valeur qui est ensuite corrigée pour tenir compte de la hauteur réelle du pavois ($h_b$) en appliquant une des corrections de surface ci-après, selon qu'il convient :

pour les pavois d'une hauteur supérieure à 1,2 m :
$A_c = l_w\ ((h_b - 1,2)/0,10)\ (0,004)\ (m^2)$;

pour les pavois d'une hauteur inférieure à 0,9 m :
$A_c = l_w\ ((h_b - 0,9)/0,10)\ (0,004)\ (m^2)$;

pour les pavois d'une hauteur comprise entre 1,2 m et 0,9 m, il n'y a pas de correction, autrement dit : $A_c = 0$;

ii) la section corrigée des sabords de décharge, ($A_w = A' + A_c$), est ensuite corrigée pour tenir compte de l'absence de tonture, le cas échéant, et de la hauteur au-dessus du pont de franc-bord comme indiqué aux paragraphes b) ii) et b) v), à l'aide de $h_s$ et $h_w$;

d) les sabords de décharge correspondant à la section ainsi obtenue pour la superstructure ouverte ($A_s$) et pour le puits ouvert ($A_w$) doivent se trouver respectivement sur chaque bord de l'espace ouvert abrité par la superstructure ouverte et sur chaque bord du puits ouvert;

e) les relations ci-dessus sont résumées par les équations ci-après, en partant du principe que $l_t$, qui est la somme de $l_w$ et $l_s$, est supérieur à 20 m :

section des sabords de décharge $A_w$ pour le puits ouvert :

$$A_w = (0,07\ l_w + A_c)\ \text{(correction pour tonture)}\ (0,5\ h_s/h_w);$$

section des sabords de décharge $A_s$ pour la superstructure ouverte :

$$A_s = (0,07\ l_t)\ \text{(correction pour tonture)}\ (b_o/l_t)\ (1 - (l_w/l_t)^2)\ (0,5\ h_s/h_w);$$

si $l_t$ est inférieur ou égal à 20 m, la section de base des sabords de décharge est

$$A = 0,7 + 0,035\ l_t, \text{ conformément au paragraphe 1).}$$

5) Les bords inférieurs des sabords de décharge doivent être situés aussi près que possible du pont. Les deux tiers de la section exigée pour les sabords de décharge doivent se trouver dans la moitié du puits la plus proche du point le plus bas de la courbe de tonture. Un tiers de la section requise pour les sabords de décharge doit être également réparti le long de la longueur restante du puits. Si la tonture est nulle ou négligeable sur le pont de franc-bord exposé ou sur un pont de superstructure exposé, la section des sabords de décharge doit être également répartie sur la longueur du puits.

6) Toutes les ouvertures pour sabords de décharge pratiquées dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou des barres espacées d'environ 230 mm. Si les sabords de décharge sont munis de volets battants, un jeu suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinçage. Les axes ou gonds des charnières doivent être en un matériau non corrodable. Les volets battants ne doivent pas être munis de dispositifs d'assujettissement.

### Règle 25
### Protection de l'équipage

1) Les roufs prévus pour le logement de l'équipage doivent être d'une construction offrant un degré de résistance acceptable.

2) Des rambardes ou des pavois doivent être installés sur le pourtour de tous les ponts exposés. Les pavois ou rambardes doivent avoir une hauteur d'au moins un mètre au-dessus du pont. Toutefois, lorsque cette hauteur risquerait de gêner l'exploitation normale du navire, l'Administration peut approuver une hauteur moindre si elle est convaincue qu'une protection suffisante est assurée.

3) Les garde-corps installés sur les ponts de superstructure et de franc-bord doivent comporter au moins trois filières. La hauteur libre sous la filière la plus basse ne doit pas être supérieure à 230 mm. L'écartement entre les autres filières ne doit pas être supérieur à 380 mm. Sur les navires ayant des gouttières arrondies, les rambardes doivent être placées sur les parties horizontales du pont. Ailleurs, des garde-corps ayant au moins deux filières doivent être installés. Les garde-corps doivent satisfaire aux dispositions ci-après :

a) des chandeliers fixes, amovibles ou à charnières doivent être installés environ tous les 1,5 m. Les chandeliers amovibles ou à charnières doivent pouvoir être bloqués en position droite;

b) au moins un chandelier sur trois doit être renforcé par un gousset ou une jambette;

c) si les besoins de l'exploitation du navire l'exigent, des câbles en acier peuvent être utilisés à la place de garde-corps. Les câbles doivent être raidis au moyen de ridoirs; et

d) si les besoins de l'exploitation du navire l'exigent, des chaînes installées entre deux chandeliers et/ou pavois peuvent être utilisées à la place de garde-corps.

4) Des moyens satisfaisants permettant d'assurer la sécurité du passage, tels que prescrits par la règle 25-1 (garde-corps, filières, passerelles ou passages sous pont, etc.), doivent être prévus pour protéger l'équipage dans ses allées et venues entre les locaux qu'il habite, la chambre des machines et tous autres locaux utilisés au cours de l'exploitation quotidienne du navire.

5) La cargaison en pontée de tout navire doit être arrimée de telle sorte que toutes les ouvertures au droit de la cargaison qui donnent accès aux locaux de l'équipage, à la chambre des machines et à tous les autres locaux utilisés au cours de l'exploitation quotidienne du navire puissent être fermées et protégées contre toute entrée d'eau. Des garde-corps ou des filières doivent être prévus au-dessus de la cargaison en pontée pour la protection de l'équipage s'il n'existe pas de passage convenable sur le pont du navire ou au-dessous.

### Règle 25-1
### Moyens permettant d'assurer la sécurité du passage de l'équipage

1) Pour assurer la sécurité du passage de l'équipage, il faut prévoir au moins un des moyens prescrits dans le tableau 25-1.1 ci-après :

| Type de navire | Partie du navire à laquelle accéder | Franc-bord d'été assigné | Aménagements acceptables*** suivant le type de franc-bord assigné | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Type A | Type B-100 | Type B-60 | Types B et B+ |
| Tous les navires autres que les pétroliers*, les navires-citernes pour produits chimiques* et les transporteurs de gaz* | 1.1 Accès aux locaux situés au milieu du navire | ≤ 3000 mm | (a) (b) (e) | (a) (b) (e) | (a) (b) (c)(i) (e) (f)(i) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (c)(iv) (d)(i) (d)(ii) (d)(iii) (e) (f)(i) (f)(ii) (f)(iv) |
| | 1.1.1 Entre la dunette et le château ou | > 3000 mm | (a) (b) (e) | (a) (b) (e) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii) | |
| | 1.1.2 Entre la dunette et le rouf contenant les locaux d'habitation ou le matériel de navigation, ou les deux | | | | | |
| | 1.2 Accès aux extrémités | ≤ 3000 mm | (a) (b) (c)(i) (e) (f)(i) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii) | |
| | 1.2.1 Entre la dunette et l'étrave (s'il n'y a pas de château), | | | | | |
| | 1.2.2 Entre le château et l'étrave, ou | > 3000 mm | (a) (b) (c)(i) (d)(i) (e) (f)(i) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (d)(i) (d)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (c)(iv) (d)(i) (d)(ii) (d)(iii) (e) (f)(i) (f)(ii) (f)(iv) | |
| | 1.2.3 Entre un rouf contenant des locaux d'habitation ou du matériel de navigation, ou les deux, et l'étrave, ou | | | | | |
| | 1.2.4 Dans le cas d'un navire à pont ras, entre les locaux de l'équipage et les extrémités avant et arrière du navire | | | | | |
| Pétroliers*, navires-citernes pour produits chimiques* et transporteurs de gaz* | 2.1 Accès à l'étrave | ≤ $(A_f + H_s)$** | (a) (e) (f)(i) (f)(iv) | | | |
| | 2.1.1 Entre la dunette et l'étrave ou | | | | | |
| | 2.1.2 Entre un rouf contenant des locaux d'habitation ou du matériel de navigation, ou les deux, et l'étrave, ou | | | | | |
| | 2.1.3 Dans le cas d'un navire à pont ras, entre les locaux de l'équipage et les extrémités avant et arrière du navire | > $(A_f + H_s)$** | (a) (e) (f)(i) (f)(ii) | | | |
| | 2.2 Accès à l'extrémité arrière | Ceux qui sont prescrits en 1.2.4 pour les autres types de navires | | | | |
| | Dans le cas d'un navire à pont ras, entre les locaux d'habitation de l'équipage et l'extrémité arrière du navire. | | | | | |

Tableau 25-1.1

* Pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques et transporteurs de gaz tels que définis dans les règles II-1/2.12, VII/8.2 et VII/11.2, respectivement, de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur.

** $A_f$: le franc-bord minimal d'été calculé pour un navire du type A tel que soit le type de franc-bord effectivement assigné.
$H_s$: la hauteur normale d'une superstructure, telle que définie à la règle 33.

*** Les aménagements (a) à (f) sont décrits au paragraphe 2) ci-dessous. Les emplacements (i) à (v) sont décrits au paragraphe 3) ci-dessous.

2) Les aménagements acceptables auxquels il est fait référence dans la table 25-1.1 sont définis comme suit :

a) Un passage sous pont éclairé et ventilé (avec un clair d'au moins 0,8 m de large et 2,0 m de haut), situé aussi près que possible du pont de franc-bord et qui relie les endroits en question et permet d'y accéder.

b) Une passerelle permanente, installée au niveau du pont des superstructures ou au-dessus, sur l'axe longitudinal du navire ou aussi près que possible de cet axe, qui est constituée d'un planchon continu à surface antidérapante d'une largeur d'au moins 0,6 m et qui est munie, sur chaque côté, de rambardes sur toute sa longueur. Les rambardes doivent avoir une hauteur de 1 m au moins et comporter trois filières et être d'une construction satisfaisant aux prescriptions de la règle 25 3). Une butée doit être prévue.

c) Un passavant permanent d'une largeur d'au moins 0,6 m, installé au niveau du pont de franc-bord et consistant en deux rangées de rambardes dotées de chandeliers au moins tous les 3 m. Le nombre de filières et leur espacement doivent être conformes aux prescriptions de la règle 25 3). À bord des navires du type B, les surbaux d'écoutille d'une hauteur d'au moins 0,6 m peuvent être considérés comme constituant un des côtés du passavant, à condition que deux rangées de rambardes soient installées entre les écoutilles.

d) Une filière métallique d'au moins 10 mm de diamètre tenue par des chandeliers au moins tous les 10 m, ou une main courante unique ou un filin métallique attaché aux surbaux d'écoutille, d'un seul tenant et tenu par des supports entre les écoutilles.

e) Une passerelle permanente :

i) située au niveau du pont des superstructures ou au-dessus;

ii) située sur l'axe longitudinal du navire ou aussi près que possible de cet axe;

iii) placée de façon à ne pas gêner les allées et venues entre les zones de travail du pont;

iv) comportant un planchon continu d'une largeur d'au moins 1 m;

v) construite dans un matériau résistant au feu et antidérapant;

vi) pourvue de rambardes de chaque côté sur toute sa longueur; les rambardes doivent avoir une hauteur d'au moins 1 m et comporter des filières conformes aux prescriptions de la règle 25 3) et tenues par des chandeliers au moins tous les 1,5 m;

vii) ayant une butée de chaque côté;

viii) dotée d'ouvertures, avec échelles si nécessaire, qui donnent accès au pont. Ces ouvertures ne doivent pas être espacées de plus de 40 m; et

ix) ayant des abris placés au droit de la passerelle à des intervalles ne dépassant pas 45 m si la longueur du pont exposé à parcourir est supérieure à 70 m. Chacun de ces abris doit pouvoir abriter au moins une personne et être construit de manière à fournir une protection contre les intempéries sur les côtés avant, à bâbord et à tribord.

f) Un passavant permanent, situé au niveau du pont de franc-bord sur l'axe longitudinal du navire ou aussi près que possible de cet axe et dont les spécifications sont les mêmes que les spécifications d'une passerelle permanente telles qu'énumérées en e), exception faite des butées. À bord des navires du type B autorisés à transporter des liquides en vrac où un surbau d'écoutille et un panneau d'écoutille représentent une hauteur totale d'au moins 1 m, les surbaux d'écoutille peuvent être considérés comme formant un des côtés du passavant, à condition que deux rangées de rambardes soient installées entre les écoutilles.

3) Emplacements transversaux possibles pour les aménagements prévus aux paragraphes 2) c), d) et f) ci-dessus, selon le cas :

i) sur l'axe longitudinal du navire ou près de cet axe; ou installation sur les écoutilles sur l'axe longitudinal du navire ou près de cet axe;

ii) installation sur chaque bord du navire;

iii) installation sur un bord du navire avec possibilité d'installation sur l'autre bord;

iv) installation sur un bord du navire seulement;

v) installation de part et d'autre des écoutilles aussi près que possible de l'axe longitudinal du navire.

4) a) Si des filins métalliques sont installés, il faut prévoir des ridoirs pour les raidir.

b) Si les besoins de l'exploitation du navire l'exigent, des filins en acier peuvent être utilisés à la place de garde-corps.

c) Si les besoins de l'exploitation du navire l'exigent, des chaînes installées entre deux chandeliers peuvent être utilisées à la place de garde-corps.

d) S'il y a des chandeliers, un sur trois doit être renforcé par un gousset ou une jambette.

e) Les chandeliers amovibles ou à charnières doivent pouvoir être bloqués en position droite.

f) Il faut prévoir un moyen permettant de passer au-dessus des obstacles, comme par exemple des tuyaux ou autres équipements installés à demeure.

g) En règle générale, la largeur de la passerelle ou du passavant ne devrait pas être supérieure à 1,5 m.

5) Dans le cas des navires-citernes d'une longueur inférieure à 100 m, la largeur minimale du planchon de la passerelle ou du passavant installé conformément à l'aménagement prévu aux paragraphes 2) e) ou f) ci-dessus, respectivement, peut être ramenée à 0,6 m.

### Règle 26
### Conditions spéciales d'assignation pour les navires du type "A"

**Encaissements des machines**

1) Les encaissements des machines des navires du type "A", tels qu'ils sont définis à la règle 27, doivent être protégés par un des aménagements suivants :

a) une dunette fermée ou un château d'une hauteur au moins égale à la hauteur normale, ou

b) un rouf de même hauteur et d'une résistance équivalente.

2) Les encaissements peuvent toutefois être exposés, s'il n'existe aucune ouverture donnant directement accès du pont de franc-bord à la tranche des machines. Une porte répondant aux conditions de la règle 12 est acceptable dans la cloison d'un tel encaissement sous réserve qu'elle donne accès à un sas ou couloir construit aussi solidement que le tambour et séparé de la descente aux machines par une deuxième porte étanche aux intempéries en acier ou autre matériau équivalent.

**Passerelle et accès**

3) Une passerelle permanente construite conformément aux dispositions de la règle 25-1 2) e) doit être installée sur les navires du type "A" dans l'axe longitudinal du navire, au niveau du pont des superstructures, entre la dunette et le château milieu ou le rouf s'il en existe. L'aménagement décrit à la règle 25-1 2) a) est considéré comme un moyen d'accès équivalent pouvant remplir le rôle de la passerelle.

4) Un moyen sûr doit être à tout moment utilisable pour atteindre, depuis le niveau de la passerelle, les différents locaux de l'équipage et pour circuler entre ces locaux et la tranche des machines.

**Écoutilles**

5) Les écoutilles exposées situées sur le pont de franc-bord et sur le pont du gaillard ou au-dessus des caisses d'expansion des navires du type "A" doivent être munies de panneaux étanches à l'eau en acier ou autre matériau équivalent.

**Systèmes d'évacuation de l'eau**

6) Les navires du type "A" munis de pavois doivent avoir des rambardes sur au moins la moitié de la longueur du pont exposé ou posséder un autre système équivalent d'évacuation de l'eau. Une section de sabords de décharge, dans la partie inférieure des pavois, égale à 33 % de la surface totale du pavois est un système d'évacuation de l'eau équivalent acceptable. Le can supérieur de la virure de carreau doit se trouver le plus bas possible.

7) Lorsque les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes doivent être prévues sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

## CHAPITRE III
## FRANCS-BORDS

### Règle 27
### Types de navires

1) Pour le calcul du franc-bord, les navires sont divisés en deux types "A" et "B".

**Navires du type "A"**

2) Un navire du type "A" est un navire :

a) qui est conçu pour transporter uniquement des cargaisons liquides en vrac;

b) dont le pont exposé a une très grande étanchéité et n'est pourvu que d'ouvertures d'accès de faibles dimensions aux compartiments à cargaison, ces ouvertures étant fermées par des panneaux en acier, ou en un matériau équivalent, munis de garnitures étanches à l'eau; et

c) dont les compartiments à cargaison chargés ont une faible perméabilité.

3) Un navire du type "A" de plus de 150 m de long auquel a été assigné un franc-bord inférieur à celui qui est prévu pour un navire du type "B" doit, lorsqu'il est chargé conformément aux prescriptions du paragraphe 11), pouvoir résister à l'envahissement d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95 %, à la suite de l'avarie hypothétique définie au paragraphe 12) et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au paragraphe 13). Dans un navire de ce type, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

4) On assigne à un navire du type "A" un franc-bord de base qui n'est pas inférieur à celui qui figure dans la table 28.1.

**Navires du type "B"**

5) Tous les navires qui ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes 2) et 3) applicables aux navires du type "A" sont considérés comme appartenant au type "B".

6) Aux navires du type "B", dont les panneaux d'écoutille situés dans des emplacements de la catégorie 1 peuvent, avec l'autorisation de l'Administration, satisfaire aux dispositions de la règle 15 (à l'exception du paragraphe 6)), ou sont munis de dispositifs permettant d'assurer l'étanchéité acceptés en vertu des dispositions de la règle 16 6), il est assigné un franc-bord calculé d'après les valeurs indiquées dans la table 28.2, majorées des valeurs figurant dans la table 27.1 :

**Augmentation du franc-bord par rapport au franc-bord de base pour les navires du type "B" dont les panneaux d'écoutille satisfont aux dispositions de la règle 15 (à l'exception du paragraphe 6))**

| Longueur du navire (m) | Augmentation du franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Augmentation du franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Augmentation du franc-bord (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 108 et au-dessous | 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 |

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire. Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 200 m sont fixés par l'Administration.

**Table 27.1**

7) Aux navires du type "B" dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux conformes aux prescriptions de la règle 16 2) à 5), sauf disposition contraire des paragraphes 8) à 13) inclus, il est assigné des francs-bords conformes à ceux de la table 28.2

8) Aux navires du type "B" d'une longueur supérieure à 100 m, il peut être assigné un franc-bord inférieur à celui qui est prévu au paragraphe 7), à condition que l'Administration considère que, compte tenu du montant de la réduction :

a) les mesures prises pour assurer la protection de l'équipage sont satisfaisantes;

b) les systèmes d'évacuation de l'eau sont adéquats;

c) les écoutilles situées dans les emplacements des catégories 1 et 2 sont pourvues de panneaux satisfaisant aux dispositions de la règle 16 1) à 5) et 7); et

d) le navire pourra, lorsqu'il est chargé conformément aux prescriptions du paragraphe 11), résister à l'envahissement d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95 %, à la suite de l'avarie hypothétique définie au paragraphe 12), et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au paragraphe 13). Si le navire a une longueur de plus de 150 m, la tranche des machines doit être considérée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

9) Pour le calcul des francs-bords des navires du type "B" qui satisfont aux prescriptions des paragraphes 8), 11), 12) et 13), on ne diminue pas la valeur indiquée dans la table 28.2 de plus de 60 % de la différence des valeurs indiquées dans les tables 28.1 et 28.2 pour les navires de la longueur considérée.

10) a) La diminution mentionnée au paragraphe 9) peut être augmentée jusqu'à concurrence de 100 % de la différence entre les valeurs indiquées aux tables 28.2 et 28.1 si le navire satisfait aux prescriptions prévues :

i) à la règle 26, à l'exception du paragraphe 5), comme s'il s'agissait d'un navire du type "A";

ii) aux paragraphes 8), 11) et 13); et

iii) au paragraphe 12), étant entendu que, sur la longueur du navire, l'une quelconque des cloisons transversales sera supposée endommagée de sorte que deux compartiments adjacents dans le sens longitudinal soient envahis simultanément; toutefois, cette avarie ne touchera pas les cloisons constituant les limites d'un local de machines.

b) Si le navire a une longueur de plus de 150 m, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

**État initial de chargement**

11) L'état initial de chargement avant envahissement est déterminé comme suit :

a) Le navire est chargé à sa ligne de charge d'été et est supposé sans assiette.

b) Dans le calcul de la hauteur du centre de gravité, on applique les principes suivants :

i) le navire transporte une cargaison homogène;

ii) tous les compartiments à cargaison, sauf ceux qui sont mentionnés au sous-alinéa iii), mais y compris les compartiments destinés à être partiellement remplis, sont considérés comme entièrement remplis, sauf dans le cas de cargaisons liquides, où chaque compartiment est considéré comme rempli à 98 %;

iii) si le navire est destiné à être exploité à sa ligne de charge d'été avec des compartiments vides, ces compartiments sont considérés comme vides à condition que la hauteur du centre de gravité ainsi calculée ne soit pas inférieure à celle qui est obtenue en application du sous-alinéa ii);

iv) on considère comme remplis à 50 % de leur capacité totale toutes les citernes et tous les espaces équipés pour contenir des liquides et approvisionnements consommables au cours du transport. On suppose que, pour chaque type de liquide, une paire de citernes latérales au moins ou une seule citerne axiale présente une carène liquide maximale et l'on choisit la citerne ou la combinaison de citernes dont l'effet des carènes liquides est le plus important; dans chaque citerne, le centre de gravité du contenu est considéré comme étant au centre de la citerne. Les autres citernes sont supposées entièrement vides ou entièrement remplies et la répartition des liquides consommables au cours du transport entre ces citernes est effectuée de façon à obtenir la plus grande hauteur possible du centre de gravité au-dessus de la quille;

v) il est tenu compte de l'effet maximal des carènes liquides à un angle de gîte de 5° au plus dans chaque compartiment contenant des liquides, conformément aux dispositions du sous-alinéa ii), exception faite des compartiments contenant des liquides consommables au cours du transport, conformément aux dispositions du sous-alinéa iv). On peut également utiliser l'effet réel des carènes liquides, à condition que les méthodes de calcul retenues soient acceptées par l'Administration;

vi) les poids sont calculés sur la base des valeurs suivantes pour les poids spécifiques :

| | |
|---|---|
| eau salée | 1,025 |
| eau douce | 1,000 |
| fuel-oil | 0,950 |
| huile diesel | 0,900 |
| huile de graissage | 0,900. |

**Hypothèses relatives aux avaries**

12) En ce qui concerne la nature des avaries, on adopte les hypothèses suivantes :

a) Dans tous les cas, l'avarie s'étend verticalement depuis la ligne de référence sans limitation vers le haut.

b) L'étendue transversale de l'avarie est égale à la plus petite des deux valeurs : B/5 ou 11,5 m; elle est mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur, perpendiculairement au plan longitudinal axial, au niveau de la ligne de charge d'été.

c) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle qui est spécifiée aux alinéas a) et b) entraîne des conditions plus sévères, cette avarie réduite est adoptée comme hypothèse.

d) Sauf disposition contraire du paragraphe 10) a), l'envahissement est limité à un seul compartiment situé entre des cloisons transversales adjacentes, à condition que la limite longitudinale du compartiment vers l'axe du navire ne soit pas située à l'intérieur des limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique. Les cloisons transversales constituant les limites des citernes latérales, qui ne s'étendent pas sur toute la largeur du navire, sont supposées ne pas être endommagées, à condition qu'elles aient une longueur supérieure à l'étendue transversale de l'avarie définie à l'alinéa b).

Si une cloison transversale présente des baïonnettes ou des niches de moins de 3 m de long et situées à l'intérieur des limites de l'avarie définie à l'alinéa b), on peut considérer cette cloison transversale comme intacte et les compartiments adjacents peuvent être envahissables isolément. Si toutefois, dans les limites de l'avarie hypothétique, une cloison transversale présente une baïonnette ou une niche de plus de 3 m de long, les deux compartiments adjacents à cette cloison sont considérés comme envahis. Aux fins de la présente règle, la baïonnette formée par la cloison du coqueron arrière et le plafond de la citerne du coqueron arrière n'est pas considérée comme une baïonnette.

e) Si une cloison transversale principale est située dans les limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique et présente une niche de plus de 3 m de long au droit d'un double fond ou d'une citerne latérale, le double fond ou les citernes latérales contigus à la partie de la cloison transversale principale qui présente une niche sont considérés comme envahis simultanément. Si cette citerne latérale possède des orifices de communication avec une ou plusieurs cales, tels que des orifices d'alimentation en grain, celles-ci sont également considérées comme envahies simultanément. De même, si à bord d'un navire destiné au transport de cargaisons liquides, une citerne latérale possède des orifices de communication avec des compartiments adjacents, ceux-ci sont considérés comme vides et envahis simultanément. Cette disposition s'applique même si ces orifices sont munis de dispositifs de fermeture, sauf lorsqu'il s'agit de vannes à glissière qui sont installées sur les cloisons séparant des citernes et qui sont actionnées depuis le pont. Les couvercles de trous d'homme munis de boulons à intervalles rapprochés sont considérés comme équivalant à une cloison sans orifice, sauf dans le cas d'orifices qui sont ménagés dans les citernes latérales supérieures et leur permettent de communiquer avec les cales.

f) Lorsque l'envahissement de deux compartiments quelconques adjacents dans le sens longitudinal est envisagé, la distance qui sépare les cloisons transversales principales étanches à l'eau doit être d'au moins $1/3\ L^{2/3}$ ou 14,5 m, si cette dernière valeur est inférieure, pour que ces cloisons puissent être considérées comme efficaces. Lorsque des cloisons transversales sont séparées par une distance inférieure, on suppose qu'une ou plusieurs de ces cloisons n'existent pas, pour obtenir la distance minimale entre les cloisons.

**État d'équilibre**

13) L'état d'équilibre après envahissement est jugé satisfaisant :

a) Si la flottaison finale après envahissement, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, est située au-dessous du can inférieur de toutes les ouvertures par lesquelles un envahissement progressif par les hauts pourrait se produire. Parmi ces ouvertures, on comprend les tuyaux de dégagement d'air, les manches à air (même s'ils satisfont aux dispositions de la règle 19 4)) et les ouvertures qui sont fermées au moyen de portes étanches aux intempéries (même si elles sont conformes aux dispositions de la règle 12) ou de panneaux d'écoutille (même s'ils sont conformes aux dispositions de la règle 16 1) à 5)). On peut exclure les ouvertures fermées au moyen de couvercles de trous d'homme et de bouchons à plat pont (conformes aux dispositions de la règle 18), de panneaux d'écoutille de chargement du type décrit à la règle 27 2), de portes à glissières étanches à l'eau commandées à distance et de hublots de type fixe (conformes aux dispositions de la règle 23). Toutefois, dans le cas des portes séparant un local de machines principales d'un compartiment de l'appareil à gouverner, les portes étanches à l'eau peuvent être du type à charnières à fermeture rapide, qui est maintenu fermé en mer lorsque les portes ne sont pas utilisées, à condition que le seuil inférieur de ces portes se trouve au-dessus de la ligne de charge d'été.

b) Si, lorsque des tuyauteries, des conduits ou des tunnels sont situés dans les limites de l'avarie définie au paragraphe 12) b), des dispositions sont prises afin d'éviter qu'un envahissement progressif ne s'étende par leur intermédiaire à d'autres compartiments que ceux qui sont supposés envahissables dans les calculs effectués pour chaque cas d'avarie.

c) Si l'angle de gîte résultant d'un envahissement asymétrique ne dépasse pas 15°. Un angle de gîte de 17° peut être accepte si aucune partie du pont n'est immergée.

d) Si la distance métacentrique après envahissement est positive.

e) Quand une partie quelconque du pont située en dehors du compartiment supposé envahi dans un cas particulier d'avarie est immergée, ou si l'on a des doutes quant à la marge de stabilité après envahissement, la stabilité résiduelle doit être étudiée. Elle peut être considérée comme suffisante si l'arc de la courbe des bras de levier de redressement mesure au moins 20 ° à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement maximal est égal à 0,1 m au moins à l'intérieur de cet arc. L'aire sous-tendue par cet arc de la courbe des bras de levier de redressement ne doit pas être inférieure à 0,0175 m.rad. L'Administration tient compte du risque présenté par les ouvertures protégées ou non protégées qui peuvent être temporairement immergées dans les limites de l'arc de stabilité résiduelle.

f) Si l'Administration est convaincue que la stabilité est suffisante pendant les phases intermédiaires de l'envahissement.

**Navires dépourvus de moyens de propulsion**

14) Le franc-bord d'une allège, d'une barge ou de tout autre navire dépourvu de moyens de propulsion autonome doit être conforme aux dispositions des présentes règles. Aux barges qui satisfont aux prescriptions des paragraphes 2) et 3), il peut être assigné des francs-bords conformes à ceux des navires du type "A" :

a) L'Administration devrait examiner en particulier la stabilité des barges transportant des cargaisons sur le pont découvert. Des cargaisons en pontée ne peuvent être transportées que sur des barges auxquelles il est assigné un franc-bord normal conforme à celui des navires du type "B".

b) Toutefois, les règles 25, 26 3), 26 4) et 39 ne s'appliquent pas aux barges sans personnel.

c) Si elles n'ont que des petites ouvertures d'accès sur le pont de franc-bord qui sont fermées par des panneaux étanches à l'eau en acier ou en matériau équivalent munis de garnitures étanches à l'eau, ces barges sans personnel peuvent se voir assigner des francs-bords inférieurs de 25 % à ceux qui sont calculés conformément aux présentes règles.

## Règle 28
## Tables des francs-bords de base

**Navires du type "A"**

1) Le franc-bord de base pour les navires du type "A" est déterminé d'après la table 28.1 :

**Table 28.1**
**Table de franc-bord des navires du type "A"**

| Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 51 | 455 | 78 | 814 |
| 25 | 208 | 52 | 467 | 79 | 828 |
| 26 | 217 | 53 | 478 | 80 | 841 |
| 27 | 225 | 54 | 490 | 81 | 855 |
| 28 | 233 | 55 | 503 | 82 | 869 |
| 29 | 242 | 56 | 516 | 83 | 883 |
| 30 | 250 | 57 | 530 | 84 | 897 |
| 31 | 258 | 58 | 544 | 85 | 911 |
| 32 | 267 | 59 | 559 | 86 | 926 |
| 33 | 275 | 60 | 573 | 87 | 940 |
| 34 | 283 | 61 | 587 | 88 | 955 |
| 35 | 292 | 62 | 600 | 89 | 969 |
| 36 | 300 | 63 | 613 | 90 | 984 |
| 37 | 308 | 64 | 626 | 91 | 999 |
| 38 | 316 | 65 | 639 | 92 | 1014 |
| 39 | 325 | 66 | 653 | 93 | 1029 |
| 40 | 334 | 67 | 666 | 94 | 1044 |
| 41 | 344 | 68 | 680 | 95 | 1059 |
| 42 | 354 | 69 | 693 | 96 | 1074 |
| 43 | 364 | 70 | 706 | 97 | 1089 |
| 44 | 374 | 71 | 720 | 98 | 1105 |
| 45 | 385 | 72 | 733 | 99 | 1120 |
| 46 | 396 | 73 | 746 | 100 | 1135 |
| 47 | 408 | 74 | 760 | 101 | 1151 |
| 48 | 420 | 75 | 773 | 102 | 1166 |
| 49 | 432 | 76 | 786 | 103 | 1181 |
| 50 | 443 | 77 | 800 | 104 | 1196 |

| Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 105 | 1212 | 168 | 2240 | 231 | 2880 |
| 106 | 1228 | 169 | 2254 | 232 | 2888 |
| 107 | 1244 | 170 | 2268 | 233 | 2895 |
| 108 | 1260 | 171 | 2281 | 234 | 2903 |
| 109 | 1276 | 172 | 2294 | 235 | 2910 |
| 110 | 1293 | 173 | 2307 | 236 | 2918 |
| 111 | 1309 | 174 | 2320 | 237 | 2925 |
| 112 | 1326 | 175 | 2332 | 238 | 2932 |
| 113 | 1342 | 176 | 2345 | 239 | 2939 |
| 114 | 1359 | 177 | 2357 | 240 | 2946 |
| 115 | 1376 | 178 | 2369 | 241 | 2953 |
| 116 | 1392 | 179 | 2381 | 242 | 2959 |
| 117 | 1409 | 180 | 2393 | 243 | 2966 |
| 118 | 1426 | 181 | 2405 | 244 | 2973 |
| 119 | 1442 | 182 | 2416 | 245 | 2979 |
| 120 | 1459 | 183 | 2428 | 246 | 2986 |
| 121 | 1476 | 184 | 2440 | 247 | 2993 |
| 122 | 1494 | 185 | 2451 | 248 | 3000 |
| 123 | 1511 | 186 | 2463 | 249 | 3006 |
| 124 | 1528 | 187 | 2474 | 250 | 3012 |
| 125 | 1546 | 188 | 2486 | 251 | 3018 |
| 126 | 1563 | 189 | 2497 | 252 | 3024 |
| 127 | 1580 | 190 | 2508 | 253 | 3030 |
| 128 | 1598 | 191 | 2519 | 254 | 3036 |
| 129 | 1615 | 192 | 2530 | 255 | 3042 |
| 130 | 1632 | 193 | 2541 | 256 | 3048 |
| 131 | 1650 | 194 | 2552 | 257 | 3054 |
| 132 | 1667 | 195 | 2562 | 258 | 3060 |
| 133 | 1684 | 196 | 2572 | 259 | 3066 |
| 134 | 1702 | 197 | 2 582 | 260 | 3072 |
| 135 | 1719 | 198 | 2592 | 261 | 3078 |
| 136 | 1736 | 199 | 2602 | 262 | 3084 |
| 137 | 1753 | 200 | 2612 | 263 | 3089 |
| 138 | 1770 | 201 | 2622 | 264 | 3095 |
| 139 | 1787 | 202 | 2632 | 265 | 3101 |
| 140 | 1803 | 203 | 2641 | 266 | 3106 |
| 141 | 1820 | 204 | 2650 | 267 | 3112 |
| 142 | 1837 | 205 | 2659 | 268 | 3117 |
| 143 | 1853 | 206 | 2669 | 269 | 3123 |
| 144 | 1870 | 207 | 2678 | 270 | 3128 |
| 145 | 1886 | 208 | 2687 | 271 | 3133 |
| 146 | 1903 | 209 | 2696 | 272 | 3138 |
| 147 | 1919 | 210 | 2705 | 273 | 3143 |
| 148 | 1935 | 211 | 2714 | 274 | 3148 |
| 149 | 1952 | 212 | 2723 | 275 | 3153 |
| 150 | 1968 | 213 | 2732 | 276 | 3158 |
| 151 | 1984 | 214 | 2741 | 277 | 3163 |
| 152 | 2000 | 215 | 2749 | 278 | 3167 |
| 153 | 2016 | 216 | 2758 | 279 | 3172 |
| 154 | 2032 | 217 | 2767 | 280 | 3176 |
| 155 | 2048 | 218 | 2775 | 281 | 3181 |
| 156 | 2064 | 219 | 2784 | 282 | 3185 |
| 157 | 2080 | 220 | 2792 | 283 | 3189 |
| 158 | 2096 | 221 | 2801 | 284 | 3194 |
| 159 | 2111 | 222 | 2809 | 285 | 3198 |
| 160 | 2126 | 223 | 2817 | 286 | 3202 |
| 161 | 2141 | 224 | 2825 | 287 | 3207 |
| 162 | 2155 | 225 | 2833 | 288 | 3211 |
| 163 | 2169 | 226 | 2841 | 289 | 3215 |
| 164 | 2184 | 227 | 2849 | 290 | 3220 |
| 165 | 2198 | 228 | 2857 | 291 | 3224 |
| 166 | 2212 | 229 | 2865 | 292 | 3228 |
| 167 | 2226 | 230 | 2872 | 293 | 3233 |

| Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 294 | 3237 | 318 | 3325 | 342 | 3387 |
| 295 | 3241 | 319 | 3328 | 343 | 3389 |
| 296 | 3246 | 320 | 3331 | 344 | 3392 |
| 297 | 3250 | 321 | 3334 | 345 | 3394 |
| 298 | 3254 | 322 | 3337 | 346 | 3396 |
| 299 | 3258 | 323 | 3339 | 347 | 3399 |
| 300 | 3262 | 324 | 3342 | 348 | 3401 |
| 301 | 3266 | 325 | 3345 | 349 | 3403 |
| 302 | 3270 | 326 | 3347 | 350 | 3406 |
| 303 | 3274 | 327 | 3350 | 351 | 3408 |
| 304 | 3278 | 328 | 3353 | 352 | 3410 |
| 305 | 3281 | 329 | 3355 | 353 | 3412 |
| 306 | 3285 | 330 | 3358 | 354 | 3414 |
| 307 | 3288 | 331 | 3361 | 355 | 3416 |
| 308 | 3292 | 332 | 3363 | 356 | 3418 |
| 309 | 3295 | 333 | 3366 | 357 | 3420 |
| 310 | 3298 | 334 | 3368 | 358 | 3422 |
| 311 | 3302 | 335 | 3371 | 359 | 3423 |
| 312 | 3305 | 336 | 3373 | 360 | 3425 |
| 313 | 3308 | 337 | 3375 | 361 | 3427 |
| 314 | 3312 | 338 | 3378 | 362 | 3428 |
| 315 | 3315 | 339 | 3380 | 363 | 3430 |
| 316 | 3318 | 340 | 3382 | 364 | 3432 |
| 317 | 3322 | 341 | 3385 | 365 | 3433 |

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 365 m seront fixés par l'Administration.

**Navires du type "B"**

2) Le franc-bord de base pour les navires du type "B" est déterminé d'après la table 28.2 :

**Table 28.2**
**Table de franc-bord des navires du type "B"**

| Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 70 | 721 | 116 | 1609 |
| 25 | 208 | 71 | 738 | 117 | 1630 |
| 26 | 217 | 72 | 754 | 118 | 1651 |
| 27 | 225 | 73 | 769 | 119 | 1671 |
| 28 | 233 | 74 | 784 | 120 | 1690 |
| 29 | 242 | 75 | 800 | 121 | 1709 |
| 30 | 250 | 76 | 816 | 122 | 1729 |
| 31 | 258 | 77 | 833 | 123 | 1750 |
| 32 | 267 | 78 | 850 | 124 | 1771 |
| 33 | 275 | 79 | 868 | 125 | 1793 |
| 34 | 283 | 8d | 887 | 126 | 1815 |
| 35 | 292 | 81 | 905 | 127 | 1837 |
| 36 | 300 | 82 | 923 | 128 | 1859 |
| 37 | 308 | 83 | 942 | 129 | 1880 |
| 38 | 316 | 84 | 960 | 130 | 1901 |
| 39 | 325 | 85 | 978 | 131 | 1921 |
| 40 | 334 | 86 | 996 | 132 | 1940 |
| 41 | 344 | 87 | 1015 | 133 | 1959 |
| 42 | 354 | 88 | 1034 | 134 | 1979 |
| 43 | 364 | 89 | 1054 | 135 | 2000 |
| 44 | 374 | 90 | 1075 | 136 | 2021 |
| 45 | 385 | 91 | 1096 | 137 | 2043 |
| 46 | 396 | 92 | 1116 | 138 | 2065 |
| 47 | 408 | 93 | 1135 | 139 | 2087 |
| 48 | 420 | 94 | 1154 | 140 | 2109 |
| 49 | 432 | 95 | 1172 | 141 | 2130 |
| 50 | 443 | 96 | 1190 | 142 | 2151 |
| 51 | 455 | 97 | 1209 | 143 | 2171 |
| 52 | 467 | 98 | 1229 | 144 | 2190 |
| 53 | 478 | 99 | 1250 | 145 | 2209 |
| 54 | 490 | 100 | 1271 | 146 | 2229 |
| 55 | 503 | 101 | 1293 | 147 | 2250 |
| 56 | 516 | 102 | 1315 | 148 | 2271 |
| 57 | 530 | 103 | 1337 | 149 | 2293 |
| 58 | 544 | 104 | 1359 | 150 | 2315 |
| 59 | 559 | 105 | 1380 | 151 | 2334 |
| 60 | 573 | 106 | 1401 | 152 | 2354 |
| 61 | 587 | 107 | 1421 | 153 | 2375 |
| 62 | 601 | 108 | 1440 | 154 | 2396 |
| 63 | 615 | 109 | 1459 | 155 | 2418 |
| 64 | 629 | 110 | 1479 | 156 | 2440 |
| 65 | 644 | 111 | 1500 | 157 | 2460 |
| 66 | 659 | 112 | 1521 | 158 | 2480 |
| 67 | 674 | 113 | 1543 | 159 | 2500 |
| 68 | 689 | 114 | 1565 | 160 | 2520 |
| 69 | 705 | 115 | 1587 | 161 | 2540 |

| Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 162 | 2560 | 225 | 3660 | 288 | 4490 |
| 163 | 2580 | 226 | 3675 | 289 | 4502 |
| 164 | 2600 | 227 | 3690 | 290 | 4513 |
| 165 | 2620 | 228 | 3705 | 291 | 4525 |
| 166 | 2640 | 229 | 3720 | 292 | 4537 |
| 167 | 2660 | 230 | 3735 | 293 | 4548 |
| 168 | 2680 | 231 | 3750 | 294 | 4560 |
| 169 | 2698 | 232 | 3765 | 295 | 4572 |
| 170 | 2716 | 233 | 3780 | 296 | 4583 |
| 171 | 2735 | 234 | 3795 | 297 | 4595 |
| 172 | 2754 | 235 | 3808 | 298 | 4607 |
| 173 | 2774 | 236 | 3821 | 299 | 4618 |
| 174 | 2795 | 237 | 3835 | 300 | 4630 |
| 175 | 2815 | 238 | 3849 | 301 | 4642 |
| 176 | 2835 | 239 | 3864 | 302 | 4654 |
| 177 | 2855 | 240 | 3880 | 303 | 4665 |
| 178 | 2875 | 241 | 3893 | 304 | 4676 |
| 179 | 2895 | 242 | 3906 | 305 | 4686 |
| 180 | 2915 | 243 | 3920 | 306 | 4695 |
| 181 | 2933 | 244 | 3934 | 307 | 4704 |
| 182 | 2952 | 245 | 3949 | 308 | 4714 |
| 183 | 2970 | 246 | 3965 | 309 | 4725 |
| 184 | 2988 | 247 | 3978 | 310 | 4736 |
| 185 | 3007 | 248 | 3992 | 311 | 4748 |
| 186 | 3025 | 249 | 4005 | 312 | 4757 |
| 187 | 3044 | 250 | 4018 | 313 | 4768 |
| 188 | 3062 | 251 | 4032 | 314 | 4779 |
| 189 | 3080 | 252 | 4045 | 315 | 4790 |
| 190 | 3098 | 253 | 4058 | 316 | 4801 |
| 191 | 3116 | 254 | 4072 | 317 | 4812 |
| 192 | 3134 | 255 | 4085 | 318 | 4823 |
| 193 | 3151 | 256 | 4098 | 319 | 4834 |
| 194 | 3167 | 257 | 4112 | 320 | 4844 |
| 195 | 3185 | 258 | 4125 | 321 | 4855 |
| 196 | 3202 | 259 | 4139 | 322 | 4866 |
| 197 | 3219 | 260 | 4152 | 323 | 4878 |
| 198 | 3235 | 261 | 4165 | 324 | 4890 |
| 199 | 3249 | 262 | 4177 | 325 | 4899 |
| 200 | 3264 | 263 | 4189 | 326 | 4909 |
| 201 | 3280 | 264 | 4201 | 327 | 4920 |
| 202 | 3296 | 265 | 4214 | 328 | 4931 |
| 203 | 3313 | 266 | 4227 | 329 | 4943 |
| 204 | 3330 | 267 | 4240 | 330 | 4955 |
| 205 | 3347 | 268 | 4252 | 331 | 4965 |
| 206 | 3363 | 269 | 4264 | 332 | 4975 |
| 207 | 3380 | 270 | 4276 | 333 | 4985 |
| 208 | 3397 | 271 | 4289 | 334 | 4995 |
| 209 | 3413 | 272 | 4302 | 335 | 5005 |
| 210 | 3430 | 273 | 4315 | 336 | 5015 |
| 211 | 3445 | 274 | 4327 | 337 | 5025 |
| 212 | 3460 | 275 | 4339 | 338 | 5035 |
| 213 | 3475 | 276 | 4350 | 339 | 5045 |
| 214 | 3490 | 277 | 4362 | 340 | 5055 |
| 215 | 3505 | 278 | 4373 | 341 | 5065 |
| 216 | 3520 | 279 | 4385 | 342 | 5075 |
| 217 | 3537 | 280 | 4397 | 343 | 5086 |
| 218 | 3554 | 281 | 4408 | 344 | 5097 |
| 219 | 3570 | 282 | 4420 | 345 | 5108 |
| 220 | 3586 | 283 | 4432 | 346 | 5119 |
| 221 | 3601 | 284 | 4443 | 347 | 5130 |
| 222 | 3615 | 285 | 4455 | 348 | 5140 |
| 223 | 3630 | 286 | 4467 | 349 | 5150 |
| 224 | 3645 | 287 | 4478 | 350 | 5160 |

| Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) | Longueur du navire (m) | Franc-bord (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 351 | 5170 | 356 | 5220 | 361 | 5268 |
| 352 | 5180 | 357 | 5230 | 362 | 5276 |
| 353 | 5190 | 358 | 5240 | 363 | 5285 |
| 354 | 5200 | 359 | 5250 | 364 | 5294 |
| 355 | 5210 | 360 | 5260 | 365 | 5303 |

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire. Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 365 m seront fixés par l'Administration.

### Règle 29
### Correction du franc-bord des navires d'une longueur inférieure à 100 m

Le franc-bord de base d'un navire du type "B" de longueur L comprise entre 24 m et 100 m et dont la longueur effective (E) des superstructures est inférieure ou égale à 35 % de la longueur du navire doit être augmenté de la quantité suivante :

$$7{,}5\,(100 - L)\quad 0{,}35 - \frac{E_1}{L} \qquad \text{mm}$$

où L étant la longueur du navire en m,

$E_1$ étant la longueur effective E des superstructures, en m, telle que définie à la règle 35, abstraction faite de la longueur des trunks.

### Règle 30
### Correction pour le coefficient de remplissage

Lorsque le coefficient de remplissage ($C_b$) est supérieur à 0,68, le franc-bord de base défini à la règle 28, corrigé s'il y a lieu conformément aux règles 27 8), 27 10) et 29, doit être multiplié par le facteur

$$\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$$

Le coefficient de remplissage ne doit pas être supérieur à 1,0.

### Règle 31
### Correction pour le creux

1) Lorsque D est supérieur à $\frac{L}{15}$, le franc-bord est augmenté de la valeur $\left(D - \frac{L}{15}\right) R$ mm, où R est égal à $\frac{L}{0{,}48}$ pour les longueurs inférieures à 120 m et à 250 pour les longueurs égales ou supérieures à 120 m.

2) Lorsque D est inférieur à $\frac{L}{15}$, aucune réduction n'est prévue, sauf pour les navires qui possèdent soit des superstructures fermées couvrant au moins une longueur égale à 0,6 L au milieu du navire, soit un trunk complet, soit un ensemble de superstructures fermées détachées et de trunks s'étendant sans interruption de l'avant à l'arrière, auquel cas la réduction du franc-bord est déterminée suivant la proportion prescrite au paragraphe 1).

3) Lorsqu'une superstructure ou un trunk a une hauteur inférieure à la hauteur normale applicable, la réduction calculée doit être corrigée dans le rapport de la hauteur de la superstructure ou du trunk réel à la hauteur normale, telle que définie à la règle 33, qui est applicable.

### Règle 32
### Correction pour l'emplacement de la ligne de pont

Lorsque le creux réel mesuré au bord supérieur de la marque de la ligne de pont est supérieur ou inférieur à D, la différence entre les creux est ajoutée au franc-bord ou en est retranchée.

### Règle 32-1
### Correction pour décrochement dans le pont de franc-bord

1) Si le franc-bord présente un décrochement qui ne s'étend pas jusqu'aux murailles du navire, le franc-bord calculé abstraction faite de ce décrochement doit être corrigé pour tenir compte de la perte de flottabilité qui en résulte. Cette correction doit être égale à la valeur obtenue en divisant le volume du décrochement par l'aire de flottaison du navire à 85 % du creux minimal sur quille (voir la figure 32-1.1).

2) La correction est ajoutée au franc-bord obtenu après application de toutes les autres corrections, à l'exception de la correction pour la hauteur d'étrave.

3) Si une fois corrigé pour perte de flottabilité de la manière indiquée ci-dessus, le franc-bord est supérieur au franc-bord géométrique minimal calculé sur la base d'un creux sur quille mesuré jusqu'à la partie inférieure du décrochement, cette dernière valeur peut être utilisée.

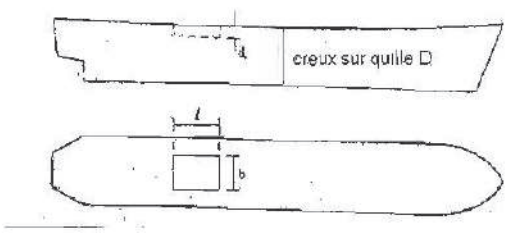



Figure 32-1.1

La correction est la valeur ajoutée au franc-bord qui est égale à :

$$\frac{l \times b \times d_1}{\text{Aire de flottaison à } 0{,}85D}$$

### Règle 33
### Hauteur normale d'une superstructure

La hauteur normale d'une superstructure est celle qui figure dans le tableau 33.1 :

| L (m) | Hauteur normale (m) | |
|---|---|---|
| | Demi-dunette | Toutes autres superstructures |
| 30 ou au-dessous | 0,9 | 1,8 |
| 75 | 1,2 | 1,8 |
| 125 ou au-dessus | 1,8 | 2,3 |

Pour les longueurs intermédiaires, les hauteurs normales s'obtiennent par interpolation linéaire.

Tableau 33.1

### Règle 34
### Longueur d'une superstructure

1) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 2), la longueur d'une superstructure (S) est la longueur moyenne des parties de la superstructure qui se trouvent dans les limites de la longueur (L).

Si une superstructure a une cloison présentant un décrochement, sa longueur effective doit être réduite d'une valeur égale à l'aire du décrochement vu en plan, divisée par la largeur de la superstructure à mi-longueur du décrochement. Si le décrochement n'est pas symétrique d'un côté et de l'autre de l'axe longitudinal, la portion du décrochement qui est la plus importante doit être considérée comme s'appliquant aux deux bords du navire. Un décrochement ne doit pas nécessairement avoir un pont au-dessus.

2) Lorsque la cloison d'extrémité d'une superstructure fermée présente une courbure convexe régulière à partir des parois latérales de cette superstructure, on peut considérer que cette superstructure s'étend en longueur jusqu'à une cloison plane équivalente, placée à une distance égale aux deux tiers de la flèche vers l'avant ou vers l'arrière de la partie courbe de la cloison. La flèche maximale pouvant être prise en considération est égale à la moitié de la largeur de la superstructure au point de raccordement de la façade courbe avec la paroi latérale de la superstructure.

Lorsqu'une superstructure comporte une extension dont la largeur de part et d'autre de l'axe longitudinal représente au moins 30 % de la largeur du navire, la longueur effective de la superstructure peut être considérée comme s'étendant jusqu'à une cloison de superstructure équivalente sous la forme d'une parabole. Cette parabole part du point de l'extension situé sur l'axe longitudinal, elle passe par le point de raccordement de la cloison de superstructure réelle avec les côtés de l'extension et se prolonge jusqu'aux murailles du navire. Cette parabole doit être entièrement comprise dans les limites de la superstructure et de ses extensions.

Si la superstructure est en retrait par rapport à la muraille sans que ce retrait dépasse la limite autorisée aux termes de la règle 3 10), il faudrait tenir compte de la largeur réelle de la superstructure (et non de la largeur du navire) pour déterminer la cloison équivalente.

3) Les superstructures qui ont des cloisons d'extrémité inclinées doivent être considérées de la manière suivante :

a) Si la hauteur de la superstructure, abstraction faite de la pente, est inférieure ou égale à la hauteur normale, la longueur S est obtenue de la manière indiquée à la figure 34.1.

b) Si la hauteur est supérieure à la hauteur normale, la longueur S est obtenue de la manière indiquée à la figure 34.2.

c) Les dispositions qui précèdent sont applicables uniquement si la pente forme un angle égal ou supérieur à 15° avec la ligne de référence. Si la pente est inférieure à 15°, la configuration doit être considérée comme une tonture.

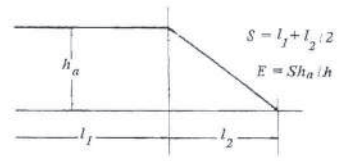



Figure 34.1
Hauteur de superstructure inférieure ou égale à la hauteur normale *h*

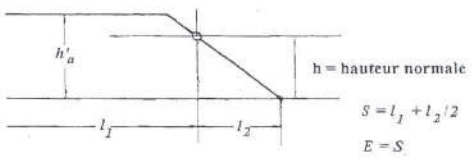



Figure 34.2
Hauteur de superstructure supérieure à la hauteur normale

**Règle 35**
**Longueur effective d'une superstructure**

1) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 2), la longueur effective (E) d'une superstructure fermée de hauteur normale est la longueur de cette superstructure.

2) Dans tous les cas où une superstructure fermée, de hauteur normale, est en retrait par rapport aux murailles, comme le permet la règle3 10), la longueur effective est la longueur modifiée dans le rapport b/Bs, dans lequel :

b est la largeur de la superstructure au milieu de sa longueur; et

Bs est la largeur du navire au milieu de la longueur de la superstructure.

Lorsqu'une superstructure est en retrait sur une certaine partie de sa longueur, cette modification ne s'applique qu'à la partie en retrait.

3) Si la hauteur d'une superstructure fermée est inférieure à la hauteur normale, sa longueur effective est égale à sa longueur réelle réduite dans le rapport de sa hauteur réelle à la hauteur normale. Si la hauteur est supérieure à la hauteur normale, aucune majoration de la longueur effective ne doit être effectuée (voir les figures 34.1 et 34.2).

Si la hauteur, abstraction faite de la pente, d'une superstructure qui a des cloisons d'extrémité inclinées est inférieure à la hauteur normale, la longueur effective E de la superstructure est égale à sa longueur S obtenue de la manière indiquée à la figure 34.1, réduite dans le rapport de sa hauteur réelle à la hauteur normale.

Si une dunette ou un gaillard d'une hauteur inférieure à la normale est installé sur un navire ayant un excès de tonture mais n'ayant aucune superstructure centrale sur 0,2 L, on peut prendre en considération la hauteur de la dunette ou du gaillard en ajoutant à la hauteur réelle la différence entre la courbe de tonture réelle et la courbe de tonture normale. La déduction pour excès de tonture prévue à la règle 38 16) ne doit pas être accordée.

4) La longueur effective d'une demi-dunette dont la façade est une cloison intacte est égale à sa longueur réelle sans qu'elle puisse dépasser 0,6 L. Si cette cloison n'est pas intacte, la demi-dunette doit être considérée comme une dunette d'une hauteur inférieure à la hauteur normale.

La longueur effective maximale d'une demi-dunette, à savoir 0,6 L, doit être mesurée à partir de la perpendiculaire arrière même si le navire comporte aussi une dunette.

5) Les superstructures non fermées sont considérées comme ayant une longueur effective nulle.

**Règle 36**
**Trunks**

1) Un trunk ou toute autre construction similaire ne s'étendant pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace sous réserve que les conditions suivantes soient respectées :

a) il est au moins aussi solide qu'une superstructure;

b) les écoutilles sont situées sur le pont supérieur du trunk; les surbaux et panneaux d'écoutille satisfont aux prescriptions des règles 13 à 16 incluse; la gouttière du pont du trunk est assez large pour constituer une passerelle satisfaisante de rigidité convenable. Cependant, de petites ouvertures d'accès munies de fermetures étanches aux intempéries peuvent être autorisées sur le pont de franc-bord;

c) une plate-forme permanente de travail, s'étendant de l'avant à l'arrière et munie de rambardes, est constituée par le pont supérieur du trunk ou par des trunks détachés reliés aux superstructures par des passerelles permanentes efficaces;

d) les manches à air sont protégées par le trunk, par des capots étanches à l'eau ou un autre système équivalent;

e) des rambardes sont placées sur les parties exposées du pont de franc-bord au droit du trunk sur au moins la moitié de la longueur de ces parties exposées ou à défaut, les pavois comportent, dans leur partie inférieure, une section de sabords de décharge, conformes à la règle 24 2), représentant 33 % de leur surface totale;

f) les encaissements des machines sont protégés par le trunk, par une superstructure d'une hauteur au moins égale à la hauteur normale ou par un rouf de même hauteur et d'une résistance équivalente;

g) la largeur du trunk est au moins égale à 60 % de la largeur du navire; et

h) la longueur du trunk est au moins égale à 0,6 L s'il n'y a pas de superstructure.

2) La longueur effective d'un trunk efficace est égale à sa longueur totale réduite dans le rapport de sa largeur moyenne à B.

3) La hauteur normale d'un trunk est la hauteur normale d'une superstructure autre qu'une demi-dunette.

4) Lorsque la hauteur d'un trunk est inférieure à la normale, sa longueur effective est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur normale. Lorsque la hauteur des surbaux d'écoutille sur le pont supérieur du trunk est inférieure à la hauteur prescrite à la règle 14-1), la hauteur du trunk est réduite de la différence entre la hauteur réelle et la hauteur prescrite des surbaux d'écoutille.

5) Lorsque la hauteur du trunk est inférieure à la normale et que les surbaux d'écoutille du trunk sont aussi d'une hauteur inférieure à la normale ou qu'il n'y en a pas du tout, la réduction de la hauteur réelle du trunk qui est exigée en raison de l'insuffisance de hauteur des surbaux d'écoutille est la différence entre 600 mm et la hauteur réelle des surbaux, ou 600 mm s'il n'y a pas de surbaux d'écoutille. Il n'est pas exigé de réduire la hauteur réelle du trunk lorsque le pont supérieur du trunk comporte uniquement de petites écoutilles d'une hauteur inférieure à la normale, cas dans lequel les surbaux peuvent être exemptés d'avoir la hauteur normale requise.

6) Des panneaux d'écoutille s'étendant de façon continue peuvent être considérés comme un trunk dans le calcul du franc-bord, à condition qu'il soit satisfait à tous égards aux dispositions du présent paragraphe.

La gouttière du pont du trunk mentionnée au paragraphe 1) b) peut être installée sur le côté extérieur de la cloison latérale du trunk sous réserve que les conditions ci-après soient remplies :

a) la gouttière ainsi formée constitue un passavant dégagé d'une largeur d'au moins 450 mm sur chaque bord du navire;

b) la gouttière est constituée d'une tôle solide munie de supports et de raidisseurs efficaces;

c) la gouttière est placée le plus haut possible au-dessus du pont de franc-bord. Dans le calcul du franc-bord, la hauteur du trunk doit être réduite d'au moins 600 mm ou de la différence réelle entre le dessus du trunk et la gouttière, si cette dernière valeur est supérieure;

d) les dispositifs d'assujettissement des panneaux d'écoutille sont accessibles depuis la gouttière ou le passavant; et

e) la largeur du trunk est mesurée entre les cloisons latérales du trunk.

7) Lorsque le trunk jouxtant les superstructures telles que la dunette, le château ou le gaillard est pris en considération dans le calcul du franc-bord, aucune ouverture ne doit être ménagée dans la partie de la cloison qui est commune au trunk et à la superstructure. Peuvent être autorisées les petites ouvertures ménagées pour les passages de tuyautages et de câbles ou trous d'homme pourvus de couvercles assujettis par des boulons.

8) Les cloisons latérales d'un trunk pris en considération dans le calcul du franc-bord doivent être intactes. Des hublots de type fixe et des couvercles de trou d'homme assujettis par des boulons peuvent être autorisés.

**Règle 37**
**Déduction pour superstructures et trunks**

1) Lorsque la longueur effective des superstructures et des trunks est égale à 1,0 L, la réduction du franc-bord est de 350 mm pour un navire de 24 m de long, de 860 mm pour un navire de 85 m de long et de 1070 mm pour un navire de 122 m de long et au-dessus. Pour des longueurs intermédiaires, les corrections s'obtiennent par interpolation linéaire.

2) Lorsque la longueur effective totale des superstructures et trunks est inférieure à 1 L, la réduction correspond au pourcentage indiqué dans le tableau 37.1 :

Tableau 37.1

Pourcentage de réduction pour les navires des types "A" et "B"

| | Longueur totale effective des superstructures et des trunks | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0,1 L | 0,2 L | 0,3 L | 0,4 L | 0,5 L | 0,6 L | 0,7 L | 0,8 L | 0,9 L | 1,0 L |
| Pourcentage de réduction pour tous les types de superstructures | 0 | 7 | 14 | 21 | 31 | 41 | 52 | 63 | 75,3 | 87,7 | 100 |

Pour les longueurs intermédiaires de superstructures et de trunks, les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

3) Pour les navires du type "B", lorsque la longueur effective d'un gaillard est inférieure à 0,07 L, aucune déduction n'est autorisée.

## Règle 38
## Tonture

Observations générales

1) La tonture se mesure à partir du livet du pont jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la quille et passant par le point d'intersection de la perpendiculaire milieu avec la ligne de tonture.

2) Sur les navires prévus pour naviguer avec une quille inclinée, la tonture peut être mesurée par rapport à une ligne de référence parallèle à la flottaison en charge prévue.

3) Sur les navires à pont ras et sur les navires ayant des superstructures détachées, la tonture se mesure au pont de franc-bord.

4) Sur les navires dont les hauts ont des formes inhabituelles comportant un talus ou un décrochement, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire.

5) Sur les navires ayant une superstructure de hauteur normale s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Si la hauteur est supérieure à la hauteur normale, la plus faible différence (Z) entre la hauteur réelle et la hauteur normale est ajoutée à chacune des ordonnées extrêmes. De même, les ordonnées intermédiaires situées à L/6 et L/3 de chaque perpendiculaire sont augmentées respectivement de 0,444 Z et de 0,111 Z. Si une dunette ou un gaillard fermés se trouvent au-dessus de la superstructure, un supplément de tonture est accordé pour cette dunette ou ce gaillard selon la méthode décrite au paragraphe 12), de la manière indiquée à la figure 38.1.

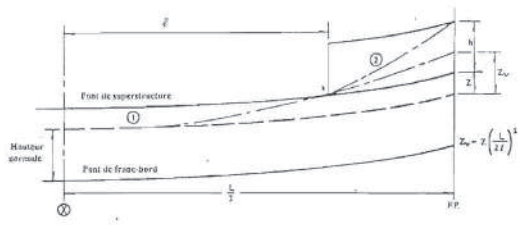



Figure 38.1

6) Lorsque le pont supérieur d'une superstructure fermée a au moins la même tonture que la partie exposée du pont de franc-bord il n'est pas tenu compte de la tonture de la partie couverte du pont de franc-bord.

7) Lorsqu'une dunette ou un gaillard fermés ont une hauteur normale et une tonture plus importante que celle du pont de franc-bord, ou lorsque leur hauteur est supérieure à la hauteur normale, on augmente la tonture du pont de franc-bord de la manière indiquée au paragraphe 12).

Lorsqu'une dunette ou un gaillard comporte deux niveaux, la méthode illustrée à la figure 38.2 doit être utilisée.

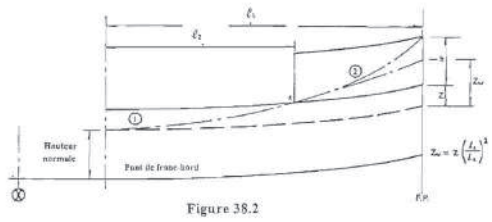



Figure 38.2

Dans les figures 38.1 et 38.2, les définitions ci-après sont applicables :

Z est telle que définie au paragraphe 5); et

$Z_v$ est l'ordonnée extrême d'une parabole normale virtuelle passant par le point "x". Si $Z_v$ est supérieure à (Z+h), l'ordonnée extrême est égale à (Z+h) et dans ce cas, il est fait abstraction du point "x" et il n'est pas tenu compte de la courbe 2.

Si la longueur de la superstructure du premier niveau est supérieure à 0,5 L, la parabole normale virtuelle commence au milieu de la longueur du navire de la manière indiquée à la figure 38.1.

Courbe de tonture normale

8) Les ordonnées de la courbe de tonture normale sont données dans le tableau suivant :

Tableau 38.1

Courbe de tonture normale
(L en m)

| | Position | Ordonnées (en mm) | Coefficient |
|---|---|---|---|
| Moitié arrière | Perpendiculaire arrière (AP) | $25(\frac{L}{3}+10)$ | 1 |
| | 1/6 L à partir de AP | $11,1(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | 1/3 L à partir de AP | $2,8(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | Milieu | 0 | 1 |
| Moitié avant | Milieu | 0 | 1 |
| | 1/3 L à partir de FP | $5,6(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | 1/6 L à partir de FP | $22,2(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | Perpendiculaire avant (FP) | $50(\frac{L}{3}+10)$ | 1 |

Mesure des écarts par rapport à la courbe de tonture normale

9) Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture normale, les quatre ordonnées de chacune des courbes des moitiés avant et arrière sont multipliées par les coefficients correspondants donnés à la dernière colonne du tableau du paragraphe 8). Le huitième de la différence entre la somme des produits ainsi obtenus et celle des produits correspondant aux valeurs normales détermine l'insuffisance ou l'excès de tonture des moitiés avant et arrière. La moyenne arithmétique des valeurs ainsi obtenues détermine l'insuffisance ou l'excès de tonture du pont.

10) Lorsqu'il y a excès de tonture dans la moitié arrière et insuffisance de tonture dans la moitié avant, aucune réduction de franc-bord n'est accordée pour l'excès de tonture de la partie arrière et il n'est tenu compte que de l'insuffisance de tonture de la partie avant.

11) Lorsqu'il y a excès de tonture dans la moitié avant et que l'insuffisance de tonture dans la moitié arrière ne dépasse pas 25 % de la tonture normale, on prend en considération l'excès de tonture; lorsque l'insuffisance de tonture de la moitié arrière est supérieure à 50 % de la tonture normale, il n'est pas tenu compte de l'excès de tonture à l'avant; lorsque la tonture à l'arrière se situe entre 50 % et 75 % de la valeur normale, des corrections intermédiaires peuvent être admises pour l'excès de tonture à l'avant.

12) Lorsqu'un supplément de tonture est accordé pour une dunette ou un gaillard, il convient d'utiliser la formule suivante :

$$s = \frac{y\,L'}{3\,L}$$

dans laquelle :

s est le supplément de tonture à déduire de l'insuffisance de tonture ou à ajouter à l'excès de tonture,

y est la différence entre la hauteur réelle et la hauteur normale de la superstructure à la perpendiculaire arrière ou avant,

L' est la longueur moyenne de la partie fermée de la dunette ou du gaillard, sans dépasser 0,5 L,

L est la longueur du navire définie à la règle 3 1).

La formule ci-dessus donne une courbe ayant la forme d'une parabole tangente à la courbe de tonture réelle du pont de franc-bord et coupant l'ordonnée extrême en un point situé au-dessous du pont de superstructure, à une distance de ce pont égale à la hauteur normale d'une superstructure. Le pont de superstructure ne doit en aucun point se trouver à une hauteur au-dessus de cette courbe qui soit plus faible que la hauteur normale d'une superstructure. Cette courbe doit être utilisée pour la détermination de la ligne de tonture des moitiés avant et arrière du navire.

13) a) Un excès de hauteur d'une superstructure qui ne s'étend pas jusqu'à la perpendiculaire arrière ne peut pas être considéré comme apportant une contribution à la correction de tonture.

b) Lorsque la hauteur d'une superstructure est inférieure à la normale, le pont de la superstructure ne doit en aucun point se trouver à une hauteur au-dessus de la courbe de tonture virtuelle qui soit inférieure à la hauteur minimale de la superstructure. À cette fin, y est égal à la différence entre la hauteur réelle et la hauteur minimale de la superstructure à la perpendiculaire arrière/avant.

c) Dans le cas d'une demi-dunette, un supplément ne peut être accordé que si la hauteur de cette demi-dunette est plus importante que la hauteur normale des "autres superstructures" qui est spécifiée à la règle 33 mais ce supplément doit correspondre uniquement à la différence entre la hauteur réelle de la demi-dunette et cette hauteur normale.

d) Lorsqu'une dunette ou un gaillard comporte une cloison d'extrémité inclinée, le supplément de tonture peut être accordé pour l'excès de hauteur. La formule à utiliser figure au paragraphe 12), les valeurs à donner à y et L' étant celles qui sont indiquées à la figure 38.3.

Fig. 3.

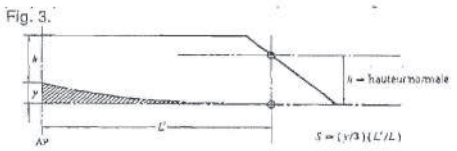



Figure 38.3

**Supplément de tonture S pour excès de hauteur**

**Correction pour écarts par rapport à la ligne de tonture normale**

14) La correction pour la tonture est égale à l'insuffisance ou à l'excès de tonture (voir les paragraphes 9) à 11) inclus), multiplié par le facteur

$$0{,}75 - \frac{S_l}{2L},$$

$S_l$ étant la longueur totale S des superstructures fermées, telle que définie à la règle 34, sans les trunks.

**Augmentation pour insuffisance de tonture**

15) Lorsque la tonture est moindre que la tonture normale, la correction pour insuffisance de tonture (voir le paragraphe 14)) s'ajoute au franc-bord.

**Déduction pour excès de tonture**

16) Dans le cas des navires dont la superstructure fermée couvre 0,1 L en avant du milieu et 0,1 L en arrière du milieu, la correction pour excès de tonture calculée d'après les dispositions du paragraphe 14) est déduite du franc-bord; dans le cas des navires dont aucune superstructure fermée ne couvre le milieu, le franc-bord ne subit aucune déduction; lorsqu'une superstructure fermée couvre moins de 0,1 L en avant du milieu et moins de 0,1 L en arrière du milieu, la déduction s'obtient par interpolation linéaire. La déduction maximale pour excès de tonture est de 125 mm par 100 m de longueur.

Aux fins de l'application du présent paragraphe, la hauteur de la superstructure est en rapport avec sa hauteur normale. Si la hauteur de la superstructure ou de la demi-dunette est inférieure à la normale, la réduction doit être proportionnelle au rapport entre sa hauteur réelle et sa hauteur normale.

**Règle 39**
**Hauteur d'étrave minimale et flottabilité de réserve**

1) La hauteur d'étrave est définie comme la distance verticale, mesurée à la perpendiculaire avant, entre la flottaison correspondant au franc-bord d'été assigné et à l'assiette prévue et le livet en abord du pont exposé. La hauteur d'étrave $F_b$ ne doit pas être inférieure à :

$$F_b = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2{,}08 + 0{,}609C_b - 1{,}603C_{wf} - 0{,}0129(L/d_1))$$

où :

$F_b$ est la hauteur d'étrave minimale calculée, en même;
L est la longueur, telle que définie à la règle 3, en m;
B est la largeur hors membres, telle que définie à la règle 3, en m;
$d_1$ est le tirant d'eau à 85 % du creux D, en m,
$C_b$ est le coefficient de remplissage, tel que défini à la règle 3;
$C_{wf}$ est le coefficient de remplissage à la flottaison en avant de L/2 : $C_{wf} = A_{wf}/\{(L/2) \times B\}$;
$A_{wf}$ est l'aire de flottaison en avant de L/2 au tirant d'eau $d_1$, en $m^2$.

Pour les navires auxquels un franc-bord pour transport de bois en pontée est assigné, il convient de tenir compte du franc-bord d'été (et non du franc-bord d'été pour transport de bois en pontée) lors de l'application du paragraphe 1).

2) Lorsque la hauteur d'étrave prescrite au paragraphe 1) est obtenue grâce à la tonture, la tonture doit s'étendre sur 15 % au moins de la longueur du navire mesurée à partir de la perpendiculaire avant. Lorsqu'elle est obtenue grâce à l'existence d'une superstructure, cette superstructure doit s'étendre de l'étrave jusqu'à un point situé à au moins 0,07 L en arrière de la perpendiculaire avant et doit être une superstructure fermée telle que définie à la règle 3 10).

3) L'Administration peut accorder des dérogations aux navires dont les conditions exceptionnelles d'exploitation ne leur permettent pas de se conformer aux prescriptions des paragraphes 1) et 2) de la présente règle.

4) a) La tonture du pont gaillard peut être prise en considération même si la longueur du gaillard est inférieure à 0,15 L, sous réserve qu'elle soit supérieure à 0,07 L, à condition que la hauteur du gaillard ne soit pas inférieure à la moitié de la hauteur normale d'une superstructure telle que spécifiée à la règle 33 entre 0,07 L et la perpendiculaire avant.

b) Si la hauteur du gaillard est inférieure à la moitié de la hauteur normale d'une superstructure, telle que spécifiée à la règle 33, la hauteur d'étrave accordée en supplément peut être déterminée comme suit :

i) lorsque le pont de franc-bord a une tonture qui s'étend à partir d'un point situé en arrière de 0,15 L, par une parabole qui part du point situé à 0,15 L en arrière de la perpendiculaire avant à une hauteur égale au creux mesuré au milieu du navire, qui passe par le point d'intersection du fronton du gaillard avec le pont gaillard et qui se prolonge jusqu'à un point de l'extrémité avant qui ne soit pas plus haut que le niveau du pont gaillard (ainsi qu'il est indiqué à la figure 39.1). Toutefois, si la valeur de la hauteur indiquée par $h_t$ dans la figure 39.1 est inférieure à la valeur de la hauteur indiquée par $h_b$, alors $h_t$ peut être remplacé par $h_b$ dans la hauteur d'étrave disponible;

ii) lorsque le pont de franc-bord a une tonture qui s'étend sur moins de 0,15 L ou n'a pas de tonture, par une ligne partant du livet du pont gaillard au point situé à 0,07 L et tracée parallèlement à la ligne de référence jusqu'à la perpendiculaire avant (ainsi qu'il est indiqué à la figure 39.2).

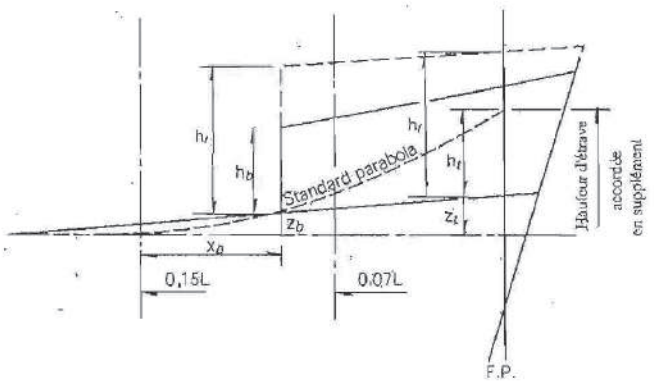



Figure 39.1

$$h_t = Z_b\left(\frac{0{,}15L}{x_b}\right)^2 - Z_t$$

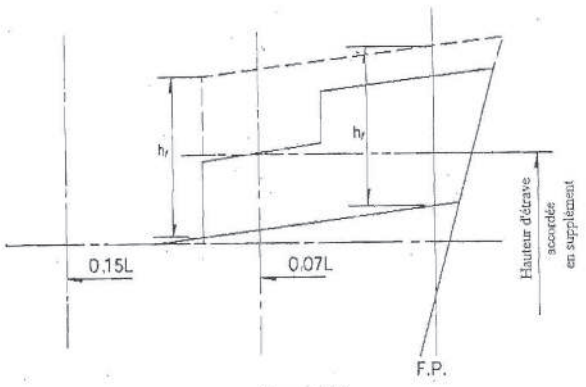



Figure 39.2

$h_r$ = Moitié de la hauteur normale d'une superstructure, telle que définie à la règle 33

5) Tous les navires de type "B" autres que les pétroliers*, chimiquiers* et transporteurs de gaz* doivent avoir une flottabilité de réserve supplémentaire à l'extrémité avant. Dans les parties avant situées en arrière de la perpendiculaire avant qui se trouvent dans les limites de 0,15 L, la somme de l'aire projetée entre la flottaison correspondant à la ligne de charge d'été et le livet en abord du pont (A1 et A2 à la figure 39.3) et de l'aire projetée d'une superstructure fermée (A3), s'il en existe, ne doit pas être inférieure à :

$$(0{,}15F_{min} + 4{,}0\ (L/3 + 10))L/1000\ m^2$$

dans cette formule :

$F_{min}$ est obtenu comme suit : $F_{min} = (F_0 \times f_1) + f_2$;
$F_0$ est le franc-bord de base, en mm, tiré de la table 28.2, corrigée en fonction de la règle 27 9) ou 27 10), selon qu'il convient;
$f_1$ est la correction pour le coefficient de remplissage indiquée à la règle 30; et
$f_2$ est la correction pour le creux, en mm, indiquée à la règle 31.

Les pétroliers, chimiquiers et transporteurs de gaz sont définis dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur aux règles II-1/2.12, VII/8.2 et VII/11.2, respectivement.

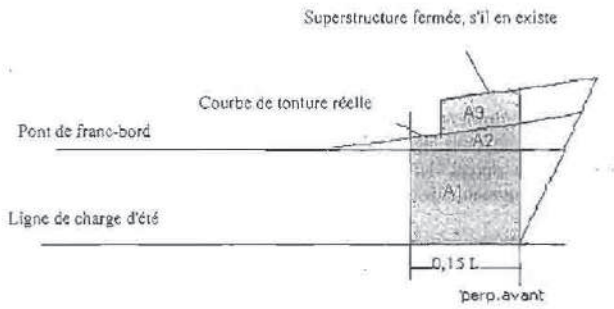



Figure 39.3

**Règle 40**
**Francs-bords minimaux**

**Franc-bord d'été**

1) Le franc-bord minimal d'été est le franc-bord tiré des tableaux appropriés de la règle 28, assorti des corrections mentionnées dans la règle 27 qui sont applicables dans les règles 29, 30, 31, 32, 37 et 38 et, s'il y a lieu, dans la règle 39.

2) Le franc-bord en eau salée, calculé conformément an paragraphe 1), mais sans la correction pour l'emplacement de la ligne de pont prévue à la règle 32, ne doit pas être inférieur à 50 mm. Pour les navires dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux ne répondant pas aux prescriptions des alinéas 1) à 5) de la règle 16 ou de la règle 26, ce franc-bord ne doit pas être inférieur à 150 mm.

**Franc-bord tropical**

3) Le franc-bord minimal dans la zone tropicale s'obtient en déduisant du franc-bord d'été 1/48ème du tirant d'eau d'été mesuré à partir du dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

4) Le franc-bord en eau salée, calculé conformément au paragraphe 3), mais sans la correction pour l'emplacement de la ligne de pont prévue à la règle 32 ne doit pas être inférieur à 50 mm. Pour les navires dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux ne répondant pas aux prescriptions des alinéas 1) à 5) de la règle 16 ou de la règle 26, ce franc-bord ne doit pas être inférieur à 150 mm.

**Franc-bord d'hiver**

5) Le franc-bord minimal d'hiver s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été, 1/48ème du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

**Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord**

6) Le franc-bord minimal des navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 m qui naviguent, pendant la période saisonnière d'hiver, dans une partie quelconque de la région définie à la règle 52 de l'Annexe II est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 50 mm. Pour les autres navires, il est égal au franc-bord d'hiver.

**Franc-bord en eau douce**

7) Le franc-bord minimal en eau douce de densité égale à 1 s'obtient en déduisant du franc-bord minimal en eau salée la valeur suivante :

$$\frac{\Delta}{40T} \text{ (cm)}$$

où $\Delta$ est le déplacement en eau salée, en t, à la ligne de charge d'été; et

T est le nombre de tonnes par centimètre d'immersion en eau salée, à la ligne de charge d'été.

8) Lorsque le déplacement à la ligne de charge d'été ne peut pas être déterminé de façon certaine, la déduction doit être égale à 1/48ème du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

## CHAPITRE IV

## PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES AUX NAVIRES AUXQUELS EST ASSIGNÉ UN FRANC-BORD POUR TRANSPORT DE BOIS EN PONTÉE

**Règle 41**
**Champ d'application du présent chapitre**

Les règles 42 à 45 s'appliquent uniquement aux navires auxquels sont assignés des francs-bords pour transport de bois en pontée.

**Règle 42**
**Définitions**

1) *Chargement de bois en pontée*. L'expression "chargement de bois en pontée" signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte d'un pont de franc-bord. Cette expression ne comprend ni les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

2) *Ligne de charge pour transport de bois en pontée*. Un chargement de bois en pontée peut être considéré comme donnant au navire une certaine flottabilité supplémentaire et une meilleure défense contre la mer. C'est pourquoi les navires transportant des chargements de bois en pontée peuvent être autorisés à bénéficier d'un franc-bord réduit calculé comme indiqué à la règle 45 et marqué suivant les dispositions de la règle 6 3) et 4). Toutefois, pour que cette ligne de charge spéciale puisse être attribuée et utilisée, il est nécessaire que la pontée de bois remplisse un certain nombre de conditions, indiquées à la règle 44, et que le navire lui-même satisfasse à certaines conditions de construction, indiquées à la règle 43.

**Règle 43**
**Construction du navire**

**Superstructure**

1) Le navire doit avoir un gaillard dont la hauteur soit au moins égale à la hauteur normale et la longueur au moins égale à 0,07L. De plus, tout navire dont la longueur est inférieure à 100 m doit avoir à l'arrière une dunette ayant au moins la hauteur normale ou une demi-dunette surmontée d'un rouf, l'ensemble atteignant au moins cette même hauteur totale.

**Citernes de double fond**

2) Les citernes de double fond situés dans la demi-longueur du navire au milieu doivent avoir un cloisonnement longitudinal étanche convenable.

**Pavois**

3) Le navire doit être muni, soit de pavois fixes d'une hauteur au moins égale à 1 m, spécialement renforcés à la partie supérieure, supportés par de solides jambettes fixées au pont et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambardes efficaces de cette même hauteur et de construction particulièrement robuste.

**Règle 44**
**Arrimage**

**Généralités**

1) Les ouvertures dans le pont exposé aux intempéries au-dessus desquelles la pontée est arrimée doivent être soigneusement fermées et condamnées.

Les manches à air et les tuyaux de dégagement d'air doivent être efficacement protégés.

2) Les chargements de bois en pontée doivent s'étendre au moins sur toute la longueur disponible, c'est-à-dire la longueur totale du ou des puits entre superstructures.

S'il n'y pas de superstructure a l'extrémité arrière, la pontée doit s'étendre au moins jusqu'à l'extrémité arrière de l'écoutille située le plus à l'arrière.

Le chargement de bois en pontée doit s'étendre transversalement aussi près que possible du bordé du navire compte tenu de la marge nécessaire pour les obstacles tels que rambardes, jambettes de pavois, montants, accès pour le pilote, etc., sous réserve que l'interstice ainsi créé à la muraille du navire ne dépasse pas 4 % de la largeur du navire. La pontée doit être arrimée aussi solidement que possible au moins jusqu'à une hauteur égale à la hauteur normale d'une superstructure autre qu'une demi-dunette.

3) À bord d'un navire naviguant en hiver dans une zone périodique d'hiver, la hauteur de la pontée au-dessus du pont exposé aux intempéries ne doit pas dépasser un tiers de la largeur maximale du navire.

4) Le chargement de bois en pontée doit être arrimé de façon compacte et être saisi et assujetti. Il ne doit gêner en aucune façon la navigation et l'exploitation normale du navire.

**Montants**

5) Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent avoir une résistance appropriée compte tenu de la largeur du navire; la résistance des montants ne doit pas être supérieure à la résistance du pavois et leur écartement doit être en rapport avec la longueur et le type de bois transporté, mais ne doit pas dépasser 3 m. De robustes cornières ou des sabots métalliques ou tout autre dispositif aussi efficace doivent être prévus pour maintenir les montants.

Saisines

6) La pontée doit être efficacement fixée sur toute sa longueur par un système de saisines jugé satisfaisant par l'Administration compte tenu du type de bois transporté.

Stabilité

7) Une marge suffisante de stabilité doit être prévue à tous les stades du voyage, compte tenu des augmentations de poids, telles que celles qui résultent d'une absorption d'eau par la cargaison et du givrage, le cas échéant, ainsi que des pertes de poids provenant de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, etc.

8) En sus des prescriptions de la règle 25 5), des garde-corps ou des filières de sécurité dont l'écartement vertical ne dépasse pas 350 mm doivent être installés de chaque côté du pont de cargaison jusqu'à une hauteur d'au moins un mètre au-dessus de la cargaison.

De plus, on doit prévoir, aussi près que possible de l'axe du navire, une filière de sécurité, de préférence un fil métallique qui soit bien tendu à l'aide d'un ridoir à vis. Les chandeliers de toutes les rambardes et filières doivent être espacés de manière à éviter tout relâchement excessif. Lorsque la cargaison n'est pas plane, un passage sûr d'au moins 600 mm de large doit être aménagé au-dessus de la cargaison et assujetti solidement sous la filière ou à côté de celle-ci.

9) Lorsque les prescriptions énoncées au paragraphe 8) ne peuvent pas être appliquées, un système jugé satisfaisant par l'Administration doit être utilisé à la place.

Appareils à gouverner

10) Les appareils à gouverner doivent être efficacement protégés contre tout dommage provoqué par la cargaison et être accessibles dans toute la mesure du possible. Des dispositions efficaces doivent être prises pour permettre de gouverner en cas de panne des appareils à gouverner principaux.

Se reporter au Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée, que l'Organisation a adopté par la résolution A.715(17), telle que modifiée.

Règle 45
Calcul du franc-bord

1) Le franc-bord minimal d'été est calculé suivant les prescriptions des règles 27 5), 6) et 14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 et 38; toutefois, il y a lieu de remplacer les pourcentages donnés dans la règle 37 par les suivants :

| | Longueur totale effective des superstructures | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0,1 L | 0,2 L | 0,3 L | 0,4 L | 0,5 L | 0,6 L | 0,7 L | 0,8 L | 0,9 L | 1,0 L |
| Déduction pour tous les types de superstructures (en pourcentage) | 20 | 31 | 42 | 53 | 64 | 70 | 76 | 82 | 88 | 94 | 100 |

Pour les longueurs intermédiaires des superstructures, les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

Tableau 45.1

2) Le franc-bord d'hiver pour transport de bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été pour transport de bois 1/36ème du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

3) Les francs-bords d'hiver pour transport de bois dans l'Atlantique Nord sont les mêmes que les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique Nord prescrits à la règle 40 6).

4) Le franc-bord tropical pour transport de bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour transport de bois 1/48ème du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

5) Le franc-bord en eau douce pour transport de bois s'obtient par application des prescriptions de la règle 40 7), à partir du franc-bord d'été des navires transportant du bois en pontée, ou par application des prescriptions de la règle 40 8), à partir du tirant d'eau d'été pour transport de bois, mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée.

6) Des francs-bords pour transport de bois en pontée peuvent être assignés à des navires ayant des francs-bords réduits pour type B, à condition que ces francs-bords pour transport de bois en pontée soient calculés à partir du franc-bord ordinaire pour type B.

7) La marque de la ligne de charge d'hiver pour transport de bois en pontée et/ou la marque de la ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour transport de bois en pontée doivent être placées au même niveau que la marque du franc-bord d'hiver réduit pour type B si la marque du franc-bord d'hiver pour transport de bois en pontée calculé et/ou la marque du franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord pour transport de bois calculé tombent au-dessous de la marque du franc-bord d'hiver réduit pour type B.

ANNEXE II
ZONES, RÉGIONS ET PÉRIODES SAISONNIÈRES

Règle 49 - Régions périodiques tropicales

2 Le texte actuel du paragraphe 7 b) est remplacé par le texte suivant :

"b) La région limitée :

au nord et à l'est par la limite sud de la zone tropicale;

au sud, par le parallèle 24° S de la côte est de l'Australie jusqu'au méridien 154° E, puis par le méridien 154°E jusqu'au tropique du Capricorne, puis par le tropique du Capricorne jusqu'au méridien 150° W, par ce méridien jusqu'au parallèle 20° S, et par ce parallèle jusqu'à son point d'intersection avec la limite sud de la zone tropicale; et

à l'ouest, par la limite de la région située a l'intérieur de la Grande-Barrière australienne et par la côte est de l'Australie.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er avril - 30 novembre
ÉTÉ : 1er décembre - 31 mars".

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.143(77)
(принята 5 июня 2003 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VI Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (далее именуемого "Протокол 1988 года к Конвенции о грузовой марке"), касающуюся процедур внесения поправок,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят седьмой сессии поправки к Протоколу 1988 года к Конвенции о грузовой марке, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 a) статьи VI Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола 1988 года к Конвенции о грузовой марке поправки к Приложению B к Протоколу 1988 года к Конвенции о грузовой марке, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 2 f) ii) bb) статьи VI Протокола 1988 года к Конвенции о грузовой марке, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2004 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола 1988 года к Конвенции о грузовой марке либо Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% торгового флота всех Сторон, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии с пунктом 2 g) ii) статьи VI Протокола 1988 года к Конвенции о грузовой марке поправки вступают в силу 1 января 2005 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 e) статьи VI Протокола 1988 года к Конвенции о грузовой марке направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола 1988 года к Конвенции о грузовой марке;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола 1988 года к Конвенции о грузовой марке.

ПРИЛОЖЕНИЕ

## ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ B К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

1 Существующий текст приложения I к Приложению B заменяется следующим:

### "ПРИЛОЖЕНИЕ I
### ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГРУЗОВЫХ МАРОК

### ГЛАВА I
### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правила предполагают, что род и размещение груза, балласта и т. д. обеспечивают достаточную остойчивость судна и не создают в его конструкциях чрезмерных напряжений.

Правила также предполагают, что международные требования по остойчивости и делению судна на отсеки там, где они существуют, выполнены.

#### Правило 1
#### Прочность и остойчивость судов в неповрежденном состоянии

1. Администрация должна удостовериться, что общая конструктивная прочность судна достаточна для осадки, соответствующей назначенному надводному борту.

2. Судно, спроектированное, построенное и обслуживаемое согласно соответствующим требованиям организации, включая классификационное общество, которое признано Администрацией, или применимым национальным стандартам Администрации в соответствии с положениями правила 2-1, может рассматриваться как обеспечивающее приемлемый уровень прочности. Данное положение должно применяться ко всем ссылкам на прочность и конструкцию в настоящем приложении. Вышеупомянутые положения должны применяться ко всем конструкциям, оборудованию и арматуре, охватываемым настоящим приложением, для которых специально не предусмотрены стандарты в отношении прочности и конструкции.

3. Суда должны отвечать стандарту остойчивости в неповрежденном состоянии, приемлемому для Администрации.

#### Правило 2
#### Применение

1. Судам с механическими средствами движения, а также лихтерам, баржам или другим судам без независимых средств движения надводный борт должен назначаться в соответствии с положениями правил 1-40 включительно.

2. Судам, перевозящим палубные лесные грузы, в дополнение к надводным бортам, указанным в пункте 1, могут быть назначены лесные надводные борта в соответствии с положениями правил 41-45.

3. Судам, спроектированным для несения парусов, которые являются единственным или дополнительным средством движения, и буксирам надводный борт должен назначаться в соответствии с положениями правил 1-40 включительно. Дополнительный надводный борт может назначаться по требованию Администрации.

4. Судам композитной конструкции, судам из дерева или из других материалов, применение которых одобрено Администрацией, а также судам, конструкция которых делает применение положений настоящего приложения нецелесообразным или практически невозможным, назначаемые надводные борта должны определяться Администрацией.

5. Правила 10-26 включительно должны применяться к каждому судну, которому назначен минимальный надводный борт. Смягчение этих требований может быть допущено на судне, которому назначен надводный борт больше минимального, при условии что Администрация будет удовлетворена предусмотренными мерами безопасности.

6. Если назначенный летний надводный борт увеличивается таким образом, что окончательная осадка не будет более той, которая соответствует минимальному летнему надводному борту для этого же судна, но с предполагаемой палубой надводного борта, расположенной на расстоянии ниже действительной палубы надводного борта, по меньшей мере равном стандартной высоте надстройки, условия назначения надводного борта в соответствии с правилами 12, 14-1–20, 23, 24 и 25, как они применимы к действительной палубе надводного борта, могут быть такими, как требуется для палубы надстроек.

7. Если иное не оговорено особо, правила настоящего приложения должны применяться к судам, киля которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2005 года или после этой даты.

8. Для судов, киля которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки до 1 января 2005 года, Администрация должна обеспечить выполнение требований, применимых согласно Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, измененной Протоколом 1988 года к ней, принятым Международной конференцией по Гармонизированной системе освидетельствований и оформления свидетельств 1988 года.

9. Высокоскоростные суда, отвечающие требованиям Международного кодекса безопасности высокоскоростных судов 2000 года (Кодекс ВС 2000 года), одобренного Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.97(73), которые освидетельствованы и имеют свидетельства, предусмотренные Кодексом, должны считаться отвечающими требованиям настоящего Приложения. Свидетельства и разрешения, выданные на основании Кодекса ВС 2000 года, должны иметь такую же силу и такое же признание, как и свидетельства, выданные на основании настоящего Приложения.

#### Правило 2-1
#### Предоставление полномочий признанным организациям

Организации, включая классификационные общества, упомянутые в статье 13 Конвенции и правиле 1 2), должны соблюдать руководство, принятое Организацией резолюцией A.739(18) с поправками, которые могут быть внесены Организацией, а также спецификации, принятые Организацией резолюцией A.789(19) с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VI настоящего Протокола.

#### Правило 3
#### Определение терминов, применяемых в настоящих приложениях

1. *Длина*

a) Длина (L) должна приниматься равной 96% полной длины по ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длине от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше.

b) Для судов без баллера руля длина (L) должна приниматься равной 96% длины ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта.

c) В случае, когда контур форштевня имеет вогнутую форму выше ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, то как носовой перпендикуляр полной длины, так и передняя кромка форштевня должны соответственно приниматься от точки, являющейся вертикальной проекцией на эту ватерлинию крайней кормовой точки контура форштевня (выше этой ватерлинии) (см. рис. 3.1).

d) На судах, спроектированных с наклоном киля, ватерлиния, по которой измеряется длина судна, должна быть параллельна конструкционной ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта $D_{min}$, определяемой путем проведения линии, параллельной линии киля судна (включая скег), касательной к теоретической линии седловатости палубы надводного борта.




Наименьшая теоретическая высота борта есть расстояние по вертикали, измеренное от верхней кромки киля до верхней точки бимса палубы надводного борта у борта в точке касания (см. рис. 3.2).

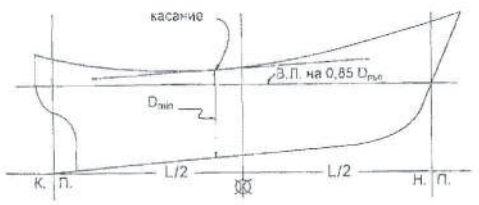



Рис. 3.2

2. *Перпендикуляры*. Носовой и кормовой перпендикуляры должны приниматься в носовой и кормовой оконечностях длины (L). Носовой перпендикуляр должен совпадать с передней кромкой форштевня на ватерлинии, по которой измеряется длина.

3. *Мидель судна*. Мидель судна находится на середине длины (L).

4. *Ширина*. Шириной судна (B), если иное не оговорено особо, является наибольшая ширина судна, измеренная на миделе до теоретических обводов шпангоутов на судах с металлической обшивкой и до наружной поверхности корпуса на судах с обшивкой из другого материала.

5. *Теоретическая высота борта*

a) Теоретической высотой борта является вертикальное расстояние, измеренное от верхней кромки киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки шпунта в киле. Если днище судна в миделевом сечении имеет вогнутую форму или если имеются утолщенные шпунтовые пояса, то высота борта измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с поверхностью киля.

b) На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения теоретических линий палубы и бортов, как если бы это было угловое соединение.

c) В случае, если палуба надводного борта имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты борта, то теоретическая высота борта должна измеряться до условной линии, являющейся продолжением нижней части палубы параллельно возвышенной части.

6. *Расчетная высота борта (D)*

a) Расчетной высотой борта (D) является теоретическая высота борта на миделе плюс толщина листа палубы надводного борта у борта.

b) Расчетной высотой борта (D) на судне, имеющем закругленное соединение палубы с бортом с радиусом более 4% ширины (B) или иное необычное соединение, является высота борта судна, имеющего миделевое сечение с вертикальными бортами вверху, с такой же погибью бимса и площадью верхней части сечения, равной площади верхней части действительного миделевого сечения.

7. *Коэффициент общей полноты*

a) Коэффициент общей полноты ($C_b$) определяется по формуле:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1},$$

где:

$\nabla$ – объемное водоизмещение судна без выступающих частей на судах с металлической обшивкой и объемное водоизмещение по наружную поверхность корпуса на судах с обшивкой из другого материала, принимаемые при теоретической осадке корпуса $d_1$; и

$d_1$ – равняется 85% наименьшей теоретической высоты борта.

b) При расчете коэффициента общей полноты многокорпусного судна должна использоваться полная ширина (B), определенная в пункте 4, а не ширина одного корпуса.

8. *Надводный борт.* Назначенный надводный борт является расстоянием, измеренным отвесно на миделе от верхней кромки палубной линии до верхней кромки соответствующей грузовой марки.

9. *Палуба надводного борта*

a) Палубой надводного борта является обычно самая верхняя непрерывная, не защищенная от воздействия погоды и моря палуба, имеющая постоянные средства закрытия всех отверстий на открытых ее частях и постоянные водонепроницаемые средства закрытия отверстий в бортах судна ниже указанной палубы.

b) Расположенная ниже палуба в качестве палубы надводного борта

По желанию судовладельца и при условии одобрения Администрацией в качестве палубы надводного борта может быть принята палуба, расположенная ниже, при условии что последняя является сплошной и постоянной палубой, непрерывной в продольном направлении по меньшей мере между машинным отделением и пиковыми переборками, а также непрерывной в поперечном направлении.

i) Если эта расположенная ниже палуба имеет уступы, то самая нижняя линия палубы и ее продолжение параллельно верхней части палубы принимаются за палубу надводного борта.

ii) Когда палубой надводного борта назначается расположенная ниже палуба, то та часть корпуса, которая находится выше палубы надводного борта, рассматривается как надстройка при применении условий назначения и расчетов надводного борта. Именно от этой палубы рассчитывается надводный борт.

iii) Когда палубой надводного борта назначается расположенная ниже палуба, такая палуба как минимум должна состоять из соответственно подкрепленных стрингеров по бортам судна и в поперечном направлении – на каждой водонепроницаемой переборке, доходящей до верхней палубы, внутри грузовых помещений. Ширина таких стрингеров должна быть не меньше той, которая позволяет удобным образом установить стрингеры с учетом конструкции и эксплуатации судна. Любое устройство и расположение стрингеров должно быть таким, чтобы могло также соблюдаться требование к конструкции.

c) Прерывистая палуба надводного борта, палуба надводного борта с уступами.

i) Если уступ на палубе надводного борта простирается от борта до борта судна и его длина превышает один метр, то самая нижняя линия открытой палубы и продолжение этой линии параллельно верхней части палубы принимаются за палубу надводного борта (см. рис. 3.3).

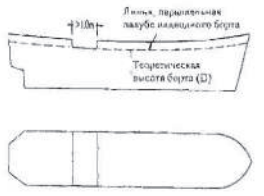



Рис. 3.3

ii) Если уступ на палубе надводного борта не простирается от борта до борта судна, то верхняя часть палубы принимается за палубу надводного борта.

iii) Уступы, не простирающиеся от борта до борта на палубе, расположенной ниже открытой палубы, назначенной палубой надводного борта, могут не учитываться, при условии что все отверстия на верхней палубе оборудованы непроницаемыми при воздействии моря средствами закрытия.

iv) Должное внимание необходимо уделять осушению открытых уступов и влиянию свободной поверхности воды на остойчивость.

v) Положения подпунктов i) - iv) не предназначены для применения к землечерпательным снарядам, грунтоотвозным шаландам или другим судам подобных типов с большими открытыми трюмами, где каждый случай требует отдельного рассмотрения.

10. *Надстройка*

a) Надстройкой является закрытое палубой сооружение на палубе надводного борта, простирающееся от борта до борта или не доходящее до борта судна на расстояние не более 4% ширины (B).

b) Закрытой надстройкой является надстройка, у которой:

i) концевые переборки имеют надежную конструкцию;

ii) отверстия для доступа, если таковые имеются в этих переборках, снабжены дверями, соответствующими требованиям правила 12;

iii) все прочие отверстия в бортах или концах надстроек снабжены надежными, непроницаемыми при воздействии моря средствами закрытия.

Средняя надстройка или ют не должны рассматриваться как закрытые, если для экипажа не обеспечен доступ в машинное отделение и прочие рабочие помещения внутри этих надстроек из любого места на самой верхней непрерывной открытой палубе или выше нее другими путями в течение всего времени, когда отверстия в переборках закрыты.

c) Высотой надстройки является минимальное вертикальное расстояние, измеренное у борта от верхней кромки бимса палубы надстройки до верхней кромки бимса палубы надводного борта.

d) Длиной надстройки (S) является средняя длина той части надстройки, которая находится в пределах длины (L).

e) Средняя надстройка. Средней надстройкой является надстройка, которая не доходит до носового или кормового перпендикуляра.

f) Ют. Ютом является надстройка, которая простирается от кормового перпендикуляра в нос до точки, расположенной в корму от носового перпендикуляра. Ют может начинаться от точки, расположенной в корму от кормового перпендикуляра.

g) Бак. Баком является надстройка, которая простирается от носового перпендикуляра в корму до точки, расположенной в нос от кормового перпендикуляра. Бак может начинаться от точки, расположенной в нос от носового перпендикуляра.

h) Полная надстройка. Полной надстройкой является надстройка, которая, как минимум, простирается от носового до кормового перпендикуляра.

i) Возвышенный квартердек. Возвышенным квартердеком является надстройка, которая простирается в нос от кормового перпендикуляра, высотой, как правило, меньше, чем обычная надстройка, а также имеет сплошную носовую переборку (бортовые иллюминаторы неоткрывающегося типа с эффективными глухими крышками и горловины с крышками на болтах) (см. рис. 3.4). Если носовая переборка не является сплошной из-за дверей и отверстий для доступа, эта надстройка считается ютом.




Рис. 3.4

11. *Палуба надстройки.* Палубой надстройки является палуба, образующая верхнюю границу надстройки.

12. *Гладкопалубное судно.* Гладкопалубным считается судно, не имеющее надстроек на палубе надводного борта.

13. *Непроницаемый при воздействии моря.* Термин "непроницаемый при воздействии моря" относится к надводной части судна и означает, что при любом состоянии моря вода не проникнет внутрь судна.

14. *Водонепроницаемый.* Термин "водонепроницаемый" означает способный предотвратить поступление воды через конструкцию в любом направлении с достаточным пределом сопротивления давлению максимальной высоты столба воды, которому она может подвергаться.

15. *Колодец*. Колодцем является любой район на палубе, не защищенной от воздействия погоды, в котором может задерживаться вода. Колодцами считаются районы палубы, ограниченные с двух или более сторон сооружениями на палубе.

### Правило 4
### Палубная линия

Палубной линией является горизонтальная линия длиной 300 мм и шириной 25 мм. Она должна наноситься на миделе с каждого борта судна, и ее верхняя кромка должна обычно проходить через точку, в которой продолженная наружу верхняя поверхность палубы надводного борта пересекается с наружной поверхностью обшивки судна (как показано на рис. 4.1); предусматривается, что палубная линия может быть нанесена, исходя из другой установленной точки на судне, при условии что надводный борт соответственно исправлен. Положение упомянутой точки относительно палубы надводного борта должно быть во всех случаях указано в Международном свидетельстве о грузовой марке.

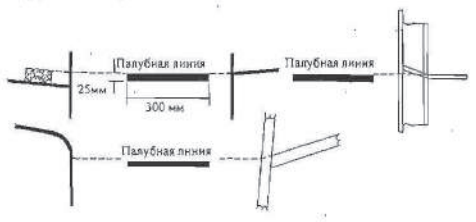



Рис. 4.1 Палубная линия

### Правило 5
### Знак грузовой марки

Знак грузовой марки должен представлять собой кольцо с наружным диаметром 300 мм и шириной 25 мм, которое пересекается горизонтальной линией длиной 450 мм и шириной 25 мм так, что верхняя кромка этой горизонтальной линии проходит через центр кольца. Центр кольца должен быть помещен на миделе судна и на расстоянии, равном назначенному летнему надводному борту, измеренному вертикально вниз от верхней кромки палубной линии (как показано на рис. 6.1).

### Правило 6
### Марки, применяемые со знаком грузовой марки

1. Марки, которые отмечают грузовые ватерлинии, назначенные в соответствии с настоящими правилами, должны быть горизонтальными линиями длиной 230 мм и шириной 25 мм, которые, если иное не оговорено особо, наносятся в нос и перпендикулярно к вертикальной линии шириной 25 мм, проведенной на расстоянии 540 мм в нос от центра кольца (как показано на рис. 6.1).

2. Применяют следующие марки:

   a) Летняя грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, которая проходит через центр кольца, а также линией, отмеченной S.

   b) Зимняя грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной W.

   c) Зимняя грузовая марка для Северной Атлантики, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной WNA.

   d) Тропическая грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной T.

   e) Грузовая марка для пресной воды летом, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной F. Грузовая марка для пресной воды летом наносится в корму от вертикальной линии. Разность между грузовой маркой для пресной воды летом и летней грузовой маркой представляет поправку для загрузки в пресной воде для других грузовых марок.

   f) Тропическая грузовая марка для пресной воды, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной TF, нанесенной в корму от вертикальной линии.

3. Если назначаются лесные надводные борта в соответствии с настоящими Правилами, лесные грузовые марки должны наносится в дополнение к обыкновенным грузовым маркам. Эти марки должны быть горизонтальными линиями длиной 230 мм и шириной 25 мм, которые, если иное не оговорено особо, наносятся в корму и перпендикулярно к вертикальной линии шириной 25 мм, проведенной на расстоянии 540 мм в корму от центра кольца (как показано на рис. 6.2).

4. Применяются следующие лесные грузовые марки:

   a) Летняя лесная грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LS.

   b) Зимняя лесная грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LW.

   c) Зимняя лесная грузовая марка для Северной Атлантики, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LWNA.

   d) Тропическая лесная грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LT.

   e) Лесная грузовая марка для пресной воды летом, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LF и нанесенной в нос от вертикальной линии. Разность между лесной грузовой маркой для пресной воды летом и летней лесной грузовой маркой представляет поправку для загрузки в пресной воде для других лесных грузовых марок.

   f) Тропическая лесная грузовая марка для пресной воды, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LTF и нанесенной в нос от вертикальной линии.

5. Если характеристики судна, условия его эксплуатации или навигационные ограничения делают неприменимыми какие-либо сезонные линии, то такие линии могут не наноситься.

6. Если назначенный судну надводный борт больше минимального, так что грузовая марка находится на уровне, соответствующем самой низкой сезонной грузовой марке, назначенной согласно настоящему Протоколу для минимального надводного борта, или ниже нее, то следует наносить только грузовую марку для пресной воды.

7. В случаях, когда зимняя грузовая марка для Северной Атлантики совмещается с зимней грузовой маркой у той же вертикальной линии, эта грузовая марка отмечается W.

8. Альтернативные/дополнительные грузовые марки, требуемые другими действующими международными конвенциями, могут наносится перпендикулярно к вертикальной линии, определенной в пункте 1, и в корму от нее.

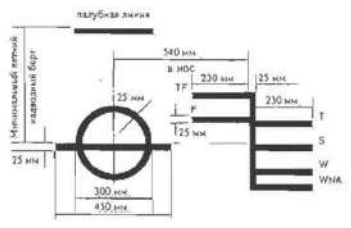



Рис. 6.1 Знак грузовой марки и линии, применяемые с этим знаком

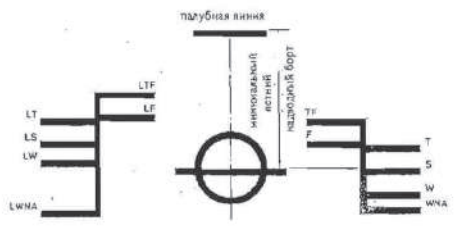



Рис. 6.2 Знак лесной грузовой марки и линии, применяемые с этим знаком

### Правило 7
### Знак организации, назначившей грузовую марку

Знак организации, назначившей грузовую марку, может наноситься по сторонам кольца грузовой марки над горизонтальной линией, которая проходит через центр кольца, либо над и под этой линией. Он должен состоять не более чем из четырех букв, являющихся начальными буквами названия организации и имеющих высоту 115 мм и ширину 75 мм.

### Правило 8
### Детали нанесения марок

Кольцо, линии и буквы должны быть нанесены белой или желтой краской на темном фоне или черной краской на светлом фоне. Кроме того, они должны быть отмечены на бортах судов способом, обеспечивающим их долговечность в соответствии с требованиями Администрации. Марки должны быть хорошо заметны и, при необходимости, с этой целью должны быть предприняты специальные меры.

### Правило 9
### Проверка марок

Международное свидетельство о грузовой марке не должно выдаваться на судно до тех пор, пока должностное лицо или инспектор, действующие в соответствии с положениями статьи 13 Конвенции, не удостоверят, что марки нанесены на бортах судна правильно и способом, обеспечивающим их долговечность.

## ГЛАВА II
## УСЛОВИЯ НАЗНАЧЕНИЯ НАДВОДНОГО БОРТА

### Правило10
### Информация, представляемая капитану

1. Капитан каждого нового судна должен быть обеспечен информацией, позволяющей ему обеспечить загрузку и балластировку судна таким образом, чтобы избежать появления неприемлемых напряжений в конструкции судна. Это требование не применяется к судам определенной длины, конструкции или класса, если Администрация считает это ненужным.

2. Информация должна представляться капитану по форме, одобренной Администрацией или признанной организацией. Информация об остойчивости и информация о загрузке, также относящаяся к прочности судна, если она требуется согласно пункту 1, должны находиться на судне постоянно вместе с подтверждением того, что информация одобрена Администрацией.

3. Суда, для которых согласно действующей Международной конвенции по охране человеческой жизни на море не требуется проведение кренования после завершения их постройки:

   a) должны подвергаться кренованию, и действительное водоизмещение и положение центра тяжести должны определяться для состояния судна порожнем;

b) в случае одобрения Администрацией, должны освобождаться после завершения постройки от кренования, при условии что основные данные об остойчивости получены по результатам кренования другого судна той же серии и если к удовлетворению Администрации показано, что надежная информация об остойчивости судна может быть получена на основании таких исходных данных;

c) в случае решения Администрации о том, что проведение кренования не является практически возможным или безопасным или приводит к неточным результатам из-за специфических пропорций, устройств, прочности или формы корпуса судна, должны иметь характеристики судна порожнем, определенные путем подробной оценки нагрузок, подтвержденной освидетельствованием судна порожнем;

d) должны быть снабжены такой информацией для использования капитаном судна, какая необходима, чтобы дать капитану возможность быстрыми и простыми способами получить точные сведения по остойчивости судна при всех условиях, которые возможны при обычной эксплуатации; и

e) должны постоянно иметь на борту одобренную информацию об остойчивости и загрузке вместе с подтверждением того, что информация одобрена Администрацией.

4. Если судно подвергается какому-либо переоборудованию, которое существенно влияет на переданную капитану информацию о загрузке или остойчивости, должна быть представлена исправленная информация. При необходимости судно должно быть вновь подвергнуто кренованию.

### Правило 11
### Концевые переборки надстроек

Переборки на открытых концах закрытых надстроек должны иметь приемлемый уровень прочности.

### Правило 12
### Двери

1. Все отверстия для доступа в концевых переборках закрытых надстроек должны быть снабжены дверями из стали или другого равноценного материала, имеющими окантовку, постоянно и прочно прикрепленными к переборке; двери должны быть подкреплены и устроены так, чтобы вся конструкция имела такую же прочность, как переборка, не имеющая отверстий, и при закрытой двери была бы непроницаема при воздействии моря. Средства, обеспечивающие непроницаемость этих дверей, должны состоять из уплотнений и зажимных приспособлений или других равноценных средств и должны быть постоянно прикреплены к переборке или к самим дверям, а двери должны быть устроены так, чтобы они могли открываться, закрываться и задраиваться с обеих сторон переборки.

2. Если специально не разрешено Администрацией, двери должны открываться наружу, чтобы обеспечить дополнительную защиту от воздействия моря.

3. Если в настоящих правилах специально не оговорено иное, высота комингсов отверстий для доступа в переборках по концам закрытых надстроек должна быть не менее 380 мм над палубой.

4. Не должны, как правило, использоваться съемные комингсы. Однако для облегчения погрузки/выгрузки тяжелых запасных частей или подобных им предметов, съемные комингсы могут устанавливаться при соблюдении следующих условий:

a) они должны быть установлены до отхода судна из порта; и

b) комингсы должны иметь уплотнения и крепиться близко расположенными сквозными болтами.

### Правило 13
### Расположение грузовых люков, дверей и вентиляторов

Для применения настоящих правил установлены следующие два района расположения грузовых люков, дверей и вентиляторов:

Район 1 – Открытые палубы надводного борта и возвышенных квартердеков, а также открытые палубы надстроек, расположенные в пределах одной четверти длины судна от носового перпендикуляра.

Район 2 – Открытые палубы надстроек, расположенные в корму вне пределов одной четверти длины судна от носового перпендикуляра и находящиеся на высоте, равной по меньшей мере стандартной высоте надстройки над палубой надводного борта.

Открытые палубы надстроек, расположенные в пределах одной четверти длины судна от носового перпендикуляра и находящиеся на высоте, равной по меньшей мере двум стандартным высотам надстройки над палубой надводного борта.

### Правило 14
### Грузовые и другие люки

1. Конструкция и средства обеспечения непроницаемости при воздействии моря грузовых и других люков, расположенных в районах 1 и 2, должны быть по меньшей мере равноценными требуемым правилом 16, если только применение правила 15 к таким люкам не разрешено Администрацией.

2. Комингсы и крышки незащищенных люков на палубах выше палубы надстроек должны удовлетворять требованиям Администрации.

### Правило 14-1
### Комингсы люков

1. Комингсы люков должны быть надежной конструкции в соответствии с их расположением, а их высота над палубой должна быть по меньшей мере следующей:

a) 600 мм в районе 1; и

b) 450 мм в районе 2.

2. В случае люков, отвечающих правилу 16 2) – 16 5), высота этих комингсов может быть уменьшена, или комингсы могут отсутствовать, при условии что Администрация убедится в том, что безопасность судна не ухудшится при любом состоянии моря.

### Правило 15
### Люки, закрытые съемными крышками, непроницаемость которых при воздействии моря обеспечена брезентами и прижимными устройствами

**Крышки люков**

1. Ширина каждой опорной поверхности люковых крышек должна быть не менее 65 мм.

2. Если крышки люков деревянные, то их толщина после обработки должна быть не менее 60 мм при пролете не более 1,5 м.

3. Если крышки сделаны из мягкой стали, их прочность должна быть рассчитана на нагрузки в соответствии с требованиями правила 16 2) – 16 4) с запасом прочности 1,25 по отношению к наименьшему значению верхнего предела текучести материала. Они должны быть так спроектированы, чтобы прогиб при этих нагрузках не превышал 0,0056 пролета.

**Съемные бимсы**

4. Если съемные бимсы для поддержания крышек люков сделаны из мягкой стали, их прочность должна быть рассчитана на нагрузку не менее 3,5 т/м$^2$ для люков, расположенных в районе 1, и не менее 2,6 т/м$^2$ для люков, расположенных в районе 2, с запасом прочности 1,47 по отношению к наименьшему значению верхнего предела текучести материала. Они должны быть так спроектированы, чтобы прогиб при этих нагрузках не превышал 0,0044 пролета.

5. Расчетные нагрузки для люков, расположенных в районе 1, могут быть уменьшены до 2 т/м$^2$ на судах длиной 24 м и должны быть не менее 3,5 т/м$^2$ на судах длиной 100 м. Соответствующие нагрузки для люков, расположенных в районе 2, могут быть уменьшены до 1,5 т/м$^2$ и 2,6 т/м$^2$ соответственно. Во всех случаях значения для промежуточных длин должны быть получены линейной интерполяцией.

**Коробчатые крышки**

6. Если коробчатые крышки, применяемые вместо съемных бимсов и крышек, сделаны из мягкой стали, их прочность должна быть рассчитана на нагрузки в соответствии с требованиями правила 16 2) – 16 4) с запасом прочности 1,47 по отношению к наименьшему значению верхнего предела текучести материала. Они должны быть так спроектированы, чтобы прогиб не превышал 0,0044 пролета. Толщина листов из мягкой стали, образующих верх крышек, должна быть не менее 1% расстояния между ребрами жесткости или 6 мм, в зависимости от того, что больше.

7. Прочность и жесткость крышек, сделанных не из мягкой стали, а из другого материала, должны быть эквивалентны сделанным из мягкой стали и удовлетворять требованиям Администрации.

**Опоры или гнезда**

8. Опоры или гнезда для съемных бимсов должны быть надежной конструкции и должны обеспечивать надежную установку и крепление бимсов. Если применяются бимсы скатывающегося типа, то устройства должны обеспечивать надлежащее расположение бимсов при закрытом люке.

**Скобы**

9. Скобы должны соответствовать конусности клиньев. Они должны быть шириной не менее 65 мм, и расстояние между их центрами должно быть не более 600 мм; крайние скобы должны быть установлены на расстоянии не более 150 мм от углов люка по каждой продольной и поперечной стороне.

**Шины и клинья**

10. Шины и клинья должны быть надежными и находиться в хорошем состоянии. Клинья должны быть из твердого дерева или иного равноценного материала. Они должны иметь конусность не более 1:6 и толщину тонкого конца не менее 13 мм.

**Брезенты**

11. Для каждого люка, расположенного в районах 1 и 2, должно быть не менее двух слоев брезента в хорошем состоянии. Брезенты должны быть водонепроницаемыми и достаточно прочными. Они должны быть сделаны из материала по меньшей мере одобренного стандартного веса и качества.

**Крепление люковых крышек**

12. Для всех люков, расположенных в районах 1 и 2, должны быть предусмотрены стальные полосы или другие равноценные средства для надежного и независимого крепления каждой секции люковых крышек поверх брезентов после установки шин. Крышки люков, имеющие длину более 1,5 м, должны быть закреплены по меньшей мере двумя такими приспособлениями.

Правило 16
Люки, закрытые непроницаемыми при воздействии моря крышками из стали или другого равноценного материала

1. Все люки, расположенные в районах 1 и 2, должны быть оборудованы крышками из стали или другого равноценного материала. За исключением предусмотренного в правиле 14 2), такие крышки должны быть непроницаемыми при воздействии моря и снабжены уплотнениями и зажимными приспособлениями. Средства крепления и поддержания непроницаемости при воздействии моря должны удовлетворять требованиям Администрации. Устройства должны обеспечивать поддержание непроницаемости при любом состоянии моря, и в этих целях должны проводиться испытания на непроницаемость при первоначальном освидетельствовании и могут проводиться при освидетельствовании для возобновления свидетельства и ежегодном освидетельствовании или через более короткие промежутки времени.

**Минимальные расчетные нагрузки на крышки люков**

2. На судах длиной 100 м и более:

a) Крышки люков в районе 1, расположенные в носовой части одной четвертой длины судна, должны рассчитываться на волновые нагрузки на носовом перпендикуляре с помощью следующего уравнения:

Нагрузка = 5 + ($L_H$ – 100) a , т/м$^2$,

где :

$L_H$ – L для судов длиной не более 340 м, но не менее 100 м и равная 340 м для судов длиной более 340 м;
$L$ – длина судна (метры), как определено в правиле 3;
$a$ – указана в таблице 16.1,

и линейно снижается до 3,5 т/м$^2$ в конце носовой части одной четвертой длины судна, как показано в таблице 16.2. Расчетная нагрузка, используемая для каждой секции крышек люков, должна быть такой, как она определена в ее средней части.

Таблица 16.1

| | a |
|---|---|
| Суда с надводным бортом типа B | 0,0074 |
| Суда, которым назначен уменьшенный надводный борт по правилу 27 9) или 10) | 0,0363 |

b) Все другие крышки люков в районе 1 должны рассчитываться на нагрузку 3,5 т/м$^2$.

c) Крышки люков в районе 2 должны рассчитываться на нагрузку 2,6 т/м$^2$.

d) Если люк в районе 1 расположен по меньшей мере на одну стандартную высоту надстройки выше палубы надводного борта, он может рассчитываться на нагрузку 3,5 т/м$^2$.

3. Для судов длиной 24 м:

a) Крышки люков в районе 1, расположенные в носовой части одной четвертой длины судна, должны рассчитываться на волновые нагрузки 2,43 т/м$^2$ на носовом перпендикуляре и линейно снижающиеся до 2 т/м$^2$ в конце носовой части одной четвертой длины судна, как показано в таблице 16.2. Расчетная нагрузка, используемая для каждой секции крышек люков, должна быть такой, как она определена в ее средней части.

b) Все другие крышки люков в районе 1 должны рассчитываться на нагрузку 2 т/м$^2$.

c) Крышки люков в районе 2 должны рассчитываться на нагрузку 1,5 т/м$^2$.

d) Если люк в районе 1 расположен по меньшей мере на одну стандартную высоту надстройки выше палубы надводного борта, он может рассчитываться на нагрузку 2 т/м$^2$.

4. На судах длиной от 24 м до 100 м в районе между носовым перпендикуляром и 0,25L волновые нагрузки должны быть получены линейной интерполяцией величин, показанных в таблице 16.2.

Таблица 16.2

| | Продольное положение | | |
|---|---|---|---|
| | Носовой перпендикуляр | 0,25L | В корму 0,25L |
| | L>100 м | | |
| Палуба надводного борта | Уравнение в 16 2) a) | 3,5 т/м$^2$ | 3,5 т/м$^2$ |
| Палуба надстроек | 3,5 т/м$^2$ | | 2,6 т/м$^2$ |
| | L=100 м | | |
| Палуба надводного борта | 5 т/м$^2$ | 3,5 т/м$^2$ | 3,5 т/м$^2$ |
| Палуба надстроек | 3,5 т/м$^2$ | | 2,6 т/м$^2$ |
| | L=24 м | | |
| Палуба надводного борта | 2,43 т/м$^2$ | 2 т/м$^2$ | 2 т/м$^2$ |
| Палуба надстроек | 2 т/м$^2$ | | 1,5 т/м$^2$ |

5. Все крышки люков должны быть спроектированы таким образом, чтобы:

a) максимальное напряжение, определенное в соответствии с вышеупомянутыми нагрузками, с запасом прочности 1,25 не превышало минимального верхнего предела текучести материала и критического напряжения при потере устойчивости;

b) прогиб не превышал 0,0056 пролета;

c) стальная обшивка верха крышек имела толщину не менее 1% расстояния между ребрами жесткости или 6 мм, смотря по тому, что больше; и

d) имелся соответствующий припуск на коррозию.

**Устройства крепления**

6. Средства крепления крышек и поддержания их непроницаемости при воздействии моря, иные чем уплотнения и зажимные приспособления, должны удовлетворять требованиям Администрации.

7. Крышки люков, опирающиеся на комингсы, должны удерживаться в их закрытом положении с помощью средств, способных противостоять горизонтальным нагрузкам при любом состоянии моря.

Правило 17
Отверстия в машинном отделении

1. Отверстия, ведущие в машинное отделение, расположенные в районе 1 или 2, должны иметь надлежащую окантовку и должны быть надежно защищены стальными шахтами достаточной прочности, а в тех случаях, когда эти шахты не защищены другими конструкциями, их прочность должна быть специально рассмотрена. Отверстия для доступа в таких шахтах должны быть снабжены дверями, удовлетворяющими требованиям правила 12 1), комингсы которых должны быть высотой не менее 600 мм над палубой для отверстий, расположенных в районе 1, и не менее 380 мм для отверстий, расположенных в районе 2. Прочие отверстия в таких шахтах должны быть снабжены равноценными крышками, постоянно прикрепленными на своих местах.

2. Для судов с назначенными надводными бортами менее тех, которые взяты из таблицы 28.2 правила 28, если шахты машинного отделения не защищены другими конструкциями, должны требоваться двойные двери (т.е. внутренняя и внешняя двери, отвечающие требованиям правила 12 1)). Должен предусматриваться комингс внутренней двери высотой 230 мм в сочетании с комингсом внешней двери высотой 600 мм.

3. Комингсы котельных люков, дымовых труб и вентиляторов машинных отделений на открытых частях палубы надводного борта или надстроек должны возвышаться над палубой настолько, насколько это целесообразно и практически осуществимо. Как правило, вентиляторы, необходимые для непрерывного снабжения воздухом машинного отделения, должны иметь комингсы достаточной высоты, чтобы отвечать требованиям правила 19 3), без необходимости устанавливать средства закрытия, непроницаемые при воздействии моря. Вентиляторы, необходимые для непрерывного снабжения воздухом помещения аварийного генератора, если оно учитывается в плавучести при расчетах остойчивости или защищает отверстие, ведущее вниз, должны иметь комингсы достаточной высоты, чтобы отвечать требованиям правила 19 3), без необходимости устанавливать средства закрытия, непроницаемые при воздействии моря.

4. Если из-за размеров судна и его устройства это требование практически неосуществимо, для машинных отделений и помещений аварийных генераторов Администрация может разрешить меньшую высоту комингсов вентиляторов, оборудованных средствами закрытия, непроницаемыми при воздействии моря, в соответствии с правилом 19 4) в сочетании с другими подходящими средствами для обеспечения бесперебойной и достаточной вентиляции этих помещений.

5. Отверстия котельных люков должны иметь прочные крышки из стали или другого равноценного материала, постоянно прикрепленные на своих местах и обеспечивающие непроницаемость при воздействии моря.

Правило 18
Разные отверстия в палубах надводного борта и надстроек

1. Горловины и палубные иллюминаторы, расположенные в районе 1 или 2 или внутри любых надстроек, кроме закрытых, должны закрываться прочными крышками, которые могут водонепроницаемо задраиваться. Если крышки не закрепляются близко расположенными болтами, то они должны быть постоянно прикреплены.

2. Другие отверстия в палубах надводного борта, кроме грузовых люков, отверстий в машинные отделения, горловин и палубных иллюминаторов, должны быть защищены закрытой надстройкой или рубкой, или сходным тамбуром равноценной прочности и непроницаемыми при воздействии моря. Аналогичным образом, любые такие отверстия в открытой палубе надстроек или в верхнем настиле рубки на палубе надводного борта, которые служат для доступа в помещение под палубой надводного борта или помещение внутри закрытой надстройки, должны быть защищены прочной рубкой или сходным тамбуром. Дверные отверстия в таких сходных тамбурах или рубках, которые обеспечивают доступ к трапам, ведущим вниз, должны быть снабжены дверями, отвечающими требованиям правила 12 1). Вместо этого, если трапы внутри рубки закрыты надлежащим образом сконструированными тамбурами, оборудованными дверями, отвечающими требованиям правила 12 1), нет необходимости в том, чтобы внешняя дверь была непроницаемой при воздействии моря.

Отверстия в верхнем настиле рубки на возвышенном квартердеке или надстройке высотой менее стандартной высоты, расположенные на высоте, равной или большей чем стандартная высота квартердека, должны быть оборудованы приемлемыми средствами закрытия, но нет необходимости защищать их эффективной рубкой или сходным тамбуром, как определено в настоящем правиле, при условии что высота рубки по меньшей мере равна

стандартной высоте надстройки. Отверстия в верхнем настиле рубки, высота которой менее стандартной высоты надстройки, могут рассматриваться подобным образом.

4. Высота комингсов дверных вырезов в сходных тамбурах, расположенных в районе 1, должна быть не менее 600 мм над палубой. Высота комингсов, расположенных в районе 2, должна быть не менее 380 мм.

5. Если доступ обеспечивается с палубы, расположенной выше, в качестве альтернативы доступу с палубы надводного борта в соответствии с правилом 3 10) b), высота комингсов средней надстройки или юта должна быть 380 мм. То же самое должно применяться к рубкам на палубе надводного борта.

6. Если доступ не обеспечивается с палубы, расположенной выше, высота комингсов дверных вырезов в рубках на палубе надводного борта должна быть 600 мм.

7. Если средства закрытия отверстий для доступа в надстройках и рубках не соответствуют правилу 12 1), то внутренние отверстия палуб должны считаться открытыми (т.е. считаются расположенными на открытой палубе).

### Правило 19
### Вентиляторы

1. Расположенные в районе 1 или 2 вентиляторы помещений, находящихся под палубой надводного борта или под палубами закрытых надстроек, должны иметь комингсы из стали или другого эквивалентного материала прочной конструкции, надежно присоединенные к палубе. Вентиляторы, расположенные в районе 1, должны иметь комингсы высотой по меньшей мере 900 мм над палубой; в районе 2 – по меньшей мере 760 мм над палубой. Если высота какого-либо комингса вентилятора превышает 900 мм над палубой, он должен быть специально подкреплен.

2. Вентиляторы, проходящие через любые надстройки, кроме закрытых, должны иметь на палубе надводного борта прочные комингсы из стали или другого равноценного материала.

3. Вентиляторы, расположенные в районе 1, комингсы которых возвышаются над палубой более чем на 4,5 м, и вентиляторы, расположенные в районе 2, комингсы которых возвышаются над палубой более чем на 2,3 м, могут не иметь закрывающих устройств, если этого специально не потребует Администрация.

4. За исключением указанного в пункте 3, отверстия вентиляторов должны быть снабжены надежными закрывающими устройствами, непроницаемыми при воздействии моря, из стали или другого равноценного материала. На судах длиной не более 100 м, закрывающие устройства должны быть постоянно прикреплены; на других судах, если это не предусмотрено, они должны удобно храниться вблизи вентиляторов, для которых они предназначены.

5. Для открытых участков Администрация может потребовать увеличения высоты комингсов.

### Правило 20
### Воздушные трубы

1. Если воздушные трубы балластных и других цистерн возвышаются над палубами надводного борта или надстроек, открытые части труб должны быть прочной конструкции; высота от палубы до точки, откуда вода может стекать вниз, должна быть не менее 760 мм на палубе надводного борта и 450 мм на палубе надстроек.

2. Если эти высоты могут помешать работам на судне, может быть одобрена меньшая высота, при условии что Администрация удовлетворена тем, что закрывающие устройства и другие обстоятельства оправдывают принятие меньшей высоты.

3 Воздушные трубы должны быть снабжены автоматическими средствами закрытия.

4 На танкерах могут допускаться дыхательные клапаны (клапаны PV).

### Правило 21
### Грузовые порты и другие подобные отверстия

1. Грузовые порты и другие подобные отверстия в бортах судов ниже палубы надводного борта должны быть снабжены дверями, спроектированными таким образом, чтобы обеспечить такую же водонепроницаемость и конструктивную прочность, какую обеспечивает окружающая обшивка корпуса судна. Если Администрацией не разрешено иное, двери должны открываться наружу. Число этих отверстий должно быть минимальным, насколько это возможно с учетом конструкции и надлежащей эксплуатации судна.

2. Если иное не разрешено Администрацией, нижняя кромка таких отверстий, упомянутых в пункте 1, не должна быть ниже линии, проведенной параллельно палубе надводного борта у борта, имеющей самую нижнюю точку по меньшей мере на 230 мм выше верхней кромки самой высокой грузовой марки.

3. Если разрешено устраивать грузовые порты и другие подобные отверстия с нижней кромкой таких отверстий ниже линии, указанной в пункте 2, должны устанавливаться дополнительные элементы для поддержания водонепроницаемости.

4. Установка второй двери равноценной прочности и водонепроницаемости является одной из приемлемых мер. В отсеке между этими двумя дверями должно быть установлено устройство обнаружения протечек. Должно быть устроено осушение этого отсека в льяльы, управляемое легкодоступным клапаном с винтовым штоком. Внешняя дверь должна открываться наружу.

Устройство носовых дверей и их внутренних дверей, бортовых и кормовых дверей, а также их крепления должны отвечать требованиям признанной организации или применимым национальным стандартам Администрации, которые обеспечивают равноценный уровень безопасности.

### Правило 22
### Шпигаты, приемные и отливные отверстия

1. a) Отливные отверстия, проходящие через наружную обшивку судна из помещений, расположенных ниже палубы надводного борта, или из надстроек и рубок на палубе надводного борта, снабженных дверями, удовлетворяющими требованиям правила 12, должны, за исключением предусмотренного в пункте 2, быть снабжены надежными и доступными средствами для предотвращения проникновения воды внутрь. Как правило, каждое отдельное отливное отверстие должно иметь один автоматический невозвратный клапан с принудительным средством закрывания его с места, расположенного выше палубы надводного борта. Если внутренний конец отливной трубы расположен по меньшей мере на 0,01L выше летней грузовой марки, отливная труба может иметь два автоматических невозвратных клапана без принудительных средств закрывания. Если это расстояние превышает 0,02L, может быть установлен один автоматический невозвратный клапан без принудительных средств закрывания. Средства для управления клапаном с принудительным закрыванием должны быть легко доступны и снабжены указателем, показывающим, открыт клапан или закрыт.

b) Вместо одного автоматического невозвратного клапана с принудительными средствами закрывания с места, расположенного выше палубы надводного борта, допускается один автоматический невозвратный клапан и один перепускной клапан, управляемые с места над палубой надводного борта.

c) Если требуются два автоматических невозвратных клапана, клапан у борта всегда должен быть доступен для осмотра в условиях эксплуатации (т. е. клапан у борта должен быть выше уровня тропической грузовой марки). Если это практически неосуществимо, то клапан у борта может не располагаться выше уровня тропической грузовой марки, при условии что между двумя автоматическими невозвратными клапанами установлен перепускной клапан с местным управлением.

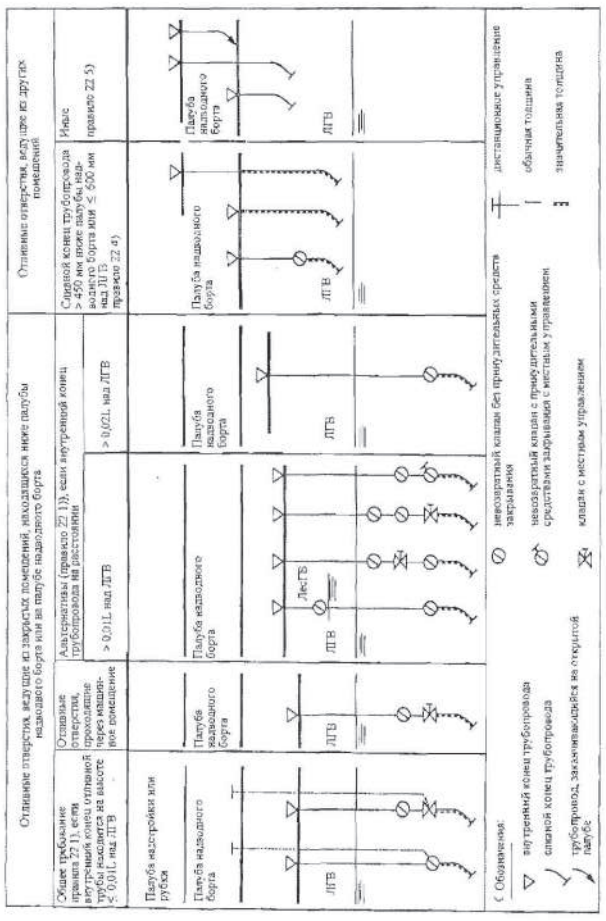
d) Если санитарные отливные отверстия и шпигаты выведены за борт через обшивку корпуса в районе машинных помещений, то допускается установка клапана с местным принудительным средством закрывания на обшивке вместе с невозвратным клапаном у борта. Органы управления этими клапанами должны находиться в легко доступном месте.

e) Если судну назначается лесной надводный борт, то положение внутреннего конца отливных отверстий должно соотноситься с летней лесной грузовой маркой.

f) Требования об установке невозвратных клапанов применяются только к тем отливным отверстиям, которые остаются открытыми во время обычной эксплуатации судна. Для отливных отверстий, которые при нахождении судна в море должны быть закрытыми, допускается единственный клапан с винтовым штоком, управляемый с палубы.

g) В таблице 22.1 приведено приемлемое устройство шпигатов, приемных и отливных отверстий.

Таблица 22.1



2. Шпигаты, проходящие через наружную обшивку из закрытых надстроек, используемых для перевозки грузов, должны разрешаться только тогда, когда кромка палубы надводного борта не погружается в воду при крене судна 5° на любой борт. В других случаях сток должен осуществляться внутрь судна в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции по охране человеческой жизни на море.

3. В машинных отделениях, где имеется вахта, управление приемными и отливными клапанами забортной воды для главных и вспомогательных механизмов может осуществляться с местных постов. Приводы управления должны быть легко доступны и снабжены указателем, показывающим, открыт клапан или закрыт.

4. Шпигаты и отливные трубы, которые берут начало на любом уровне и выходят через обшивку либо на расстоянии более 450 мм ниже палубы надводного борта, либо на расстоянии менее 600 мм над летней грузовой маркой, должны быть снабжены невозвратным клапаном у обшивки. Этот клапан может не устанавливаться, если этого не требуется пунктом 2 и если трубопровод имеет значительную толщину стенок (см. пункт 7, ниже).

5. Шпигаты, идущие из надстроек или рубок, которые не имеют дверей, отвечающих требованиям правила 12, должны быть отведены за борт.

6. Вся арматура у обшивки и клапаны, требуемые настоящим правилом, должны быть стальными, бронзовыми или из другого одобренного вязкого материала. Клапаны из обычного чугуна или подобного материала не допускаются. Все трубы, предусмотренные настоящим правилом, должны быть из стали или другого равноценного материала, одобренного Администрацией.

7. Шпигаты и отливные трубы:

   a) Шпигаты и отливные трубы, для которых не требуется значительная толщина:

      i) трубы, имеющие внешний диаметр 155 мм или менее, должны иметь толщину стенок не менее 4,5 мм.

      ii) трубы, имеющие внешний диаметр 230 мм или более, должны иметь толщину стенок не менее 6 мм.

      Промежуточные размеры должны определяться линейной интерполяцией.

   b) Шпигаты и отливные трубы, для которых требуется значительная толщина:

      i) трубы, имеющие внешний диаметр 80 мм или менее, должны иметь толщину стенок не менее 7 мм.

      ii) трубы, имеющие внешний диаметр 180 мм, должны иметь толщину стенок не менее 10 мм.

      iii) трубы, имеющие внешний диаметр 220 мм или более, должны иметь толщину стенок не менее 12,5 мм.

      Промежуточные размеры должны определяться линейной интерполяцией.

   c) невозвратный с винтовым штоком клапан должен управляться с места выше палубы переборок и снабжен указателем "открыто/закрыто". Орган управления клапаном должен иметь хорошо заметную маркировку: "Держать закрытым, когда не используется".

**Правило 22-2**
**Трубы цепных клюзов и цепные ящики**

1. Трубы цепных клюзов и цепные ящики должны быть водонепроницаемыми вплоть до открытой палубы включительно.

2. Если предусмотрены средства доступа, они должны закрываться прочной крышкой и крепиться близко расположенными болтами.

3. Трубы цепных клюзов, через которые проходят якорные цепи, должны быть оборудованы постоянно прикрепленными средствами закрытия для сведения к минимуму проникновения воды.

**Правило 23**
**Бортовые иллюминаторы, окна и световые люки**

1. Бортовые иллюминаторы и окна вместе с их стеклами, глухими крышками и штормовыми крышками*, если они установлены, должны быть одобренного типа и прочной конструкции. Неметаллические рамы не допускаются.

2. Бортовые иллюминаторы определяются как круглые или овальные отверстия с площадью, не превышающей 0,16 м$^2$. Круглые или овальные отверстия, имеющие площади, превышающие 0,16 м$^2$, приравниваются к окнам.

3. Окна определяются в основном как прямоугольные отверстия с радиусом закругления у каждого угла, соотносящимся с размером окна, а также круглые или овальные отверстия с площадью, превышающей 0,16 м$^2$.

4. Бортовые иллюминаторы должны быть оборудованы навесными на петлях внутренними глухими крышками в следующих помещениях:

   a) помещения ниже палубы надводного борта;

   b) помещения на первом ярусе закрытых надстроек; и

   c) рубки первого яруса на палубе надводного борта, защищающие отверстия, ведущие вниз, или те рубки, плавучесть которых учитывается в расчетах остойчивости.

   Глухие крышки должны закрываться и крепиться водонепроницаемо, если они установлены ниже палубы надводного борта, и непроницаемо при воздействии моря, если они установлены выше палубы надводного борта.

*Глухие крышки устанавливаются с внутренней стороны окон и бортовых иллюминаторов, в то время как штормовые крышки устанавливаются с наружной стороны окон, где имеется доступ, и могут быть навесными на петлях или съемными.

**Правило 22-1**
**Мусорные рукава**

1. Вместо невозвратного клапана с принудительным средством закрывания, управляемым с места выше палубы надводного борта, допускается установка двух заслонок, управляемых с палубы, где установлен рукав, отвечающих следующим требованиям:

   a) нижняя заслонка должна управляться с места выше палубы надводного борта. Эти две заслонки должны быть сблокированы;

   b) внутренний конец должен находиться выше ватерлинии, образованной наклонением судна на 8,5° на левый или правый борт при осадке, соответствующей назначенному летнему надводному борту, но не менее чем на 1000 мм выше летней ватерлинии. Если внутренний конец находится на высоте более чем 0,01L над летней ватерлинией, то управление заслонкой с палубы надводного борта не требуется, при условии что бортовая заслонка всегда доступна в условиях эксплуатации; и

   c) в качестве альтернативы, верхняя и нижняя заслонки могут быть заменены навесной на петлях непроницаемой при воздействии моря крышкой на внутреннем конце рукава вместе с захлопкой на сливном конце. Крышка и захлопка должны блокироваться так, чтобы сливная захлопка не открывалась, пока не будет закрыта крышка бункера.

2. Весь рукав, включая крышку, должен быть изготовлен из материала достаточной толщины.

3. Органы управления заслонками и/или навесной на петлях крышкой должны иметь хорошо заметную маркировку: "Держать закрытым, когда не используется".

4. Если внутренний конец рукава находится ниже палубы надводного борта пассажирского судна или ватерлинии равновесия грузового судна, к которому применяются требования к остойчивости в поврежденном состоянии, то:

   a) навесная на петлях крышка на внутреннем конце/заслонка должны быть водонепроницаемыми;

   b) заслонка должна быть невозвратным с винтовым штоком клапаном, установленным в легкодоступном месте выше самой высокой грузовой марки; и

5. Бортовые иллюминаторы не должны устанавливаться так, чтобы их нижняя кромка находилась ниже линии, проведенной параллельно палубе надводного борта у борта и имеющей самую нижнюю точку на расстоянии, равном 2,5 % ширины (B), или 500 мм, смотря по тому, что больше, над летней грузовой маркой (или летней лесной грузовой маркой, если она назначена).

6. Если требуемые расчеты остойчивости судна в поврежденном состоянии указывают, что бортовые иллюминаторы уйдут под воду на любой промежуточной стадии затопления или конечной ватерлинии равновесия, они должны быть неоткрывающегося типа.

7. Окна не должны устанавливаться в следующих местах:

   a) ниже палубы надводного борта;

   b) на первом ярусе концевых переборок или бортах закрытых надстроек; или

   c) на рубках первого яруса, плавучесть которых учитывается в расчетах остойчивости.

8. Бортовые иллюминаторы и окна в бортовой обшивке на втором ярусе должны быть оборудованы навесными на петлях внутренними глухими крышками, которые могут закрываться и крепиться непроницаемо при воздействии моря, если надстройка защищает прямой доступ к отверстию, ведущему вниз, или плавучесть надстройки учитывается в расчетах остойчивости.

9. Бортовые иллюминаторы и окна в бортовых переборках, установленные внутрь от бортовой обшивки на втором ярусе, которые защищают прямой доступ вниз в помещения, перечисленные в пункте 4, должны быть снабжены либо внутренними навесными на петлях внутренними глухими крышками, либо, если к ним имеется доступ, постоянно прикрепленными внешними штормовыми крышками, которые могут закрываться и крепиться непроницаемо при воздействии моря.

10. Переборки и двери кают, расположенные на втором ярусе и выше, которые отделяют бортовые иллюминаторы и окна от прямого доступа, ведущего вниз, или на втором ярусе, плавучесть которого учитывается в расчетах остойчивости, могут допускаться вместо глухих или штормовых крышек на бортовых иллюминаторах и окнах.

11. Рубки, расположенные на возвышенном квартердеке или на палубе надстройки, высота которой менее стандартной высоты, могут рассматриваться как находящиеся на втором ярусе, в том что касается требований к глухим крышкам, при условии что высота возвышенного квартердека или надстройки равна или больше стандартной высоты квартердека.

12. Неподвижные или открывающиеся световые люки должны иметь толщину стекла, соответствующую их размеру и местоположению, как требуется для бортовых иллюминаторов и окон. Стекла световых люков в любом месте должны быть защищены от механических повреждений, а если они

установлены в районах 1 или 2, защита должна обеспечиваться постоянно прикрепленными глухими или штормовыми крышками.

Правило 24
Штормовые портики

1. a) Если фальшборт на открытых частях палубы надводного борта или надстроек образует колодцы, должны быть приняты надлежащие меры для быстрого стока воды с палуб и их осушения.

b) Кроме предусмотренного в пунктах 1 c) и 2, минимальная площадь штормовых портиков (A) с каждого борта судна для каждого колодца на палубе надводного борта должна определяться по нижеприведенным формулам в случае, если седловатость палубы в районе колодца равна или более стандартной.

Минимальная площадь для каждого колодца на палубах надстроек должна составлять половину площади, полученной по следующим формулам:

Если длина фальшборта ($l$) на участке колодца составляет 20 м или менее, то

$$A = 0,7 + 0,035\,l\ (м^2);$$

в тех случаях, когда $l$ больше 20 м:

$$A = 0,07\,l\ (м^2).$$

В любом случае нет необходимости принимать $l$ больше 0,7L.

Если средняя высота фальшборта более 1,2 м, то требуемая площадь штормовых портиков должна быть увеличена из расчета по 0,004 м$^2$ на каждый метр длины колодца для каждой 0,1 м разницы в высоте. Если средняя высота фальшборта менее 0,9 м, то требуемая площадь штормовых портиков может быть уменьшена из расчета по 0,004 м$^2$ на каждый метр длины колодца для каждой 0,1 м разницы в высоте.

c) На судах без седловатости площадь, рассчитанная в соответствии с пунктом b), должна быть увеличена на 50%. Если седловатость меньше стандартной, процентное увеличение должно быть получено линейной интерполяцией.

d) На гладкопалубном судне, в середине длины которого имеется рубка шириной по меньшей мере 80% ширины судна, а проходы вдоль борта имеют ширину не более 1,5 м, образуются два колодца. Для каждого колодца должна быть определена требуемая площадь штормовых портиков, исходя из длины каждого колодца.

e) Если в носовой оконечности рубки, расположенной в середине длины судна, установлена разделительная переборка по всей ширине судна, то открытая палуба делится на два колодца без ограничения ширины рубки.

f) Колодцы на возвышенных квартердеках должны рассматриваться как расположенные на палубах надводного борта.

g) Угольники ватервейса высотой более 300 мм, установленные на открытых палубах танкеров в районе грузовых клапанных коробок и грузовых трубопроводов, должны рассматриваться как фальшборты. Штормовые портики должны быть устроены в соответствии с настоящим правилом. Закрытия штормовых портиков, предназначенные для использования во время грузовых операций, должны быть так устроены, чтобы во время нахождения в море не происходило их заклинивания.

2. Если судно имеет ящик, который не удовлетворяет требованиям правила 36 1) e), или если непрерывные или в большей части непрерывные продольные комингсы люков установлены между раздельными надстройками, минимальная площадь отверстий штормовых портиков должна рассчитываться по следующей таблице.

| Отношение ширины люка или ящика к ширине судна | Отношение площади штормовых портиков к общей площади фальшборта |
|---|---|
| 40% или менее | 20% |
| 75% или более | 10% |

Площадь штормовых портиков для промежуточных отношений должна быть получена линейной интерполяцией.

3. Эффективность площади стока в фальшбортах, требуемая пунктом 1, зависит от площади безнапорного потока поперек палубы судна.

Площадь безнапорного потока на палубе есть чистая площадь просветов между люками, а также между люками и надстройками и рубками вплоть до действительной высоты фальшборта включительно.

Площадь штормовых портиков в фальшбортах должна быть оценена по отношению к чистой площади безнапорного потока следующим образом:

a) Если площадь безнапорного потока не меньше площади стока, рассчитанной по пункту 2, как если бы комингсы люков были непрерывными, то минимальная площадь штормовых портиков, рассчитанная по пункту 1, должна считаться достаточной.

b) Если площадь безнапорного потока равна или меньше площади, рассчитанной по пункту 1, то минимальная площадь стока в фальшбортах должна определяться по пункту 2.

c) Если площадь безнапорного потока меньше, чем рассчитанная по пункту 2, но больше, чем рассчитанная по пункту 1, то минимальная площадь стока в фальшбортах должна определяться по следующей формуле:

$$F = F_1 + F_2 - f_p\ (м^2),$$

где:

$F_1$ – минимальная площадь стока, рассчитанная по пункту 1;
$F_2$ – минимальная площадь стока, рассчитанная по пункту 2; и
$f_p$ – общая чистая площадь проходов и просветов между оконечностями люков и надстройками или рубками до действительной высоты фальшборта включительно.

4. На судах, имеющих надстройки на палубе надводного борта или палубах надстроек, открытые с одной или обеих оконечностей в сторону колодцев, образуемых фальшбортами на открытых палубах, должны предусматриваться надлежащие меры для стока воды из открытых помещений в таких надстройках.

Минимальная площадь штормовых портиков на каждом борту судна для открытой надстройки ($A_s$) и для открытого колодца ($A_w$) должна рассчитываться в соответствии с нижеследующей процедурой:

a) Определение общей длины колодца ($l_i$), равной сумме длины открытой палубы между фальшбортами ($l_w$) и длины общего помещения внутри открытой надстройки ($l_s$).

b) Для определения $A_s$:

i) рассчитывается площадь штормовых портиков ($A$), требуемая для открытого колодца длиной $l_i$ в соответствии с пунктом 1, при этом предполагается стандартная высота фальшборта;

ii) умножается на коэффициент 1,5 для учета поправки на отсутствие седловатости, если применимо, в соответствии с пунктом 1 c);

iii) умножается на коэффициент ($b_o/l_i$) для учета поправки к площади штормовых портиков за ширину ($b_o$) отверстий в концевой переборке закрытой надстройки;

iv) для учета поправки к площади штормовых портиков за ту часть полной длины колодца, которая ограничена открытой надстройкой, умножается на коэффициент:

$$1 - (l_w/l_i)^2,$$

где $l_w$ и $l_i$ определены в пункте 4 a);

v) для учета поправки к площади штормовых портиков за высоту палубы колодца над палубой надводного борта для палуб, расположенных выше 0,5 $h_s$ над палубой надводного борта, умножается на коэффициент:

$$0,5\ (h_s/h_w),$$

где $h_w$ – высота палубы колодца над палубой надводного борта, и $h_s$ – одна стандартная высота надстройки.

c) Для определения $A_w$:

i) площадь штормовых портиков для открытого колодца ($A_w$) должна рассчитываться в соответствии с пунктом b) i), используя $l_w$ для расчета номинальной площади штормовых портиков ($A'$), и должна быть откорректирована с учетом действительной высоты фальшборта ($h_b$) путем использования одной из нижеследующих поправок, смотря по тому, что применимо:

для фальшбортов высотой более 1,2 м:

$$A_c = l_w((h_b - 1,2)/0,10)(0,004)\ (м^2),$$

для фальшбортов высотой менее 0,9 м:

$$A_c = l_w((h_b - 0,9)/0,10)(0,004)\ (м^2),$$

для фальшбортов высотой между 1,2 м и 0,9 м поправка отсутствует (т. е. $A_c = 0$);

ii) исправленная площадь штормовых портиков ($A_w = A' + A_c$) затем корректируется за отсутствие седловатости, если применимо, и высоту над палубой надводного борта как в пунктах b) ii) и b) v), используя $h_s$ и $h_w$.

d) Полученные площади штормовых портиков для открытой надстройки ($A_s$) и открытого колодца ($A_w$) должны предусматриваться вдоль каждого борта открытого помещения, охваченного открытой надстройкой, а также каждого борта открытого колодца соответственно.

e) Вышеуказанные отношения суммируются с помощью следующих уравнений, допуская, что $l_i$, сумма $l_w$ и $l_s$, больше 20 м:

площадь штормовых портиков $A_w$ для открытого колодца:

$$A_w = (0,07l_w + A_c)\ (\text{поправка на седловатость})\ (0,5h_s/h_w);$$

площадь штормовых портиков $A_s$ для открытой надстройки:

$$A_s = (0,07l_i)\ (\text{поправка на седловатость})\ (b_o/l_i)\ (1 - (l_w/l_i)^2)\ (0,5h_s/h_w);$$

если $l_i$ равна 20 м или меньше, основная площадь штормовых портиков – $A = 0,7 + 0,035l_i$ в соответствии с пунктом 1.

5. Нижние кромки штормовых портиков должны быть расположены настолько близко к палубе, насколько это практически осуществимо. Две трети требуемой площади штормовых портиков должны быть расположены на половине колодца, наиболее близкой к нижней точке кривой седловатости.

Одна треть требуемой площади штормовых портиков должна равномерно распределяться по оставшейся длине колодца. При нулевой или небольшой седловатости открытой палубы надводного борта или открытой палубы надстройки площадь штормовых портиков должна равномерно распределяться по длине колодца.

6. Все отверстия штормовых портиков в фальшбортах должны быть защищены леерами или прутьями, расположенными на расстоянии около 230 мм друг от друга. Если штормовые портики снабжены крышками, то должны быть предусмотрены достаточные зазоры, чтобы избежать заедания. Шарниры должны иметь штыри или подшипники из некорродирующего материала. Крышки не должны иметь устройства для их закрепления.

## Правило 25
## Защита экипажа

1. Рубки, используемые для жилых помещений экипажа, должны иметь конструкцию приемлемого уровня прочности.

2. На всех открытых участках палуб должны быть установлены леерные ограждения или фальшборты. Высота фальшбортов или леерных ограждений должна быть не менее 1 м от палубы; однако если такая высота будет мешать нормальной эксплуатации судна, то может быть одобрена меньшая высота, если Администрация убедится, что обеспечена достаточная защита.

3. Леерные ограждения, установленные на палубах надстроек и надводного борта, должны иметь по меньшей мере три леера. Просвет под самым нижним леером леерных ограждений не должен превышать 230 мм. Расстояние между другими леерами должно быть не более 380 мм. Если судно имеет закругленное соединение палубы с бортом, то леерные стойки должны быть установлены на плоской части палубы. В других местах должны устанавливаться леерные ограждения по меньшей мере с двумя леерами. Применяются следующие положения:

   a) постоянные, съемные или откидные стойки должны устанавливаться на расстоянии примерно 1,5 м друг от друга. Для съемных или откидных стоек должна быть предусмотрена возможность закрепления их в вертикальном положении;

   b) по меньшей мере каждая третья стойка должна поддерживаться кронштейном или упором;

   c) вместо леерных ограждений могут допускаться стальные тросы, если это необходимо для обычной эксплуатации судна. Тросы должны быть натянуты с помощью талрепов; и

   d) вместо леерных ограждений допускаются цепи, установленные между двумя постоянными стойками и/или фальшбортами, если это необходимо для обычной эксплуатации судна.

4. Для защиты экипажа при переходах из жилых помещений, машинного отделения и всех других помещений, используемых при эксплуатации судна, и обратно должны быть предусмотрены удовлетворительные средства для безопасного прохода, требуемые правилом 25-1 (в виде леерных ограждений спасательных лееров, переходных мостиков или подпалубных переходов).

5. Палубный груз, перевозимый на любом судне, должен быть уложен таким образом, чтобы любое отверстие, расположенное в районе груза и обеспечивающее доступ в помещения экипажа, машинное отделение и все другие помещения, используемые при эксплуатации судна, могло быть закрыто и задраено, чтобы не допустить поступления через него воды. Должна быть предусмотрена защита экипажа в виде леерных ограждений или спасательных лееров над палубным грузом, если отсутствует удобный проход на палубе или над палубой судна.

## Правило 25-1
## Средства для безопасного прохода экипажа

1. Для безопасного прохода экипажа должно быть предусмотрено по меньшей мере одно средство из указанных в таблице 25-1.1, ниже:

**Таблица 25-1.1**

| Тип судна | Расположение доступа на судне | | Назначенный летний надводный борт | Допускаемые устройства, в зависимости от типа назначенного надводного борта*** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Тип "A" | Тип "B-100" | Тип "B-60" | Тип "B" и "B+" |
| Все суда, иные чем нефтяные танкеры *, танкеры-химовозы * и газовозы* | 1.1 | Доступ к жилым помещениям в средней части судна | ≤ 3000 мм | a)<br>b)<br>e) | a)<br>b)<br>e) | a)<br>b)<br>c) i)<br>e)<br>f) i) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>c) iv) |
| | 1.1.1 | Между ютом и средней надстройкой, или | | | | | |
| | 1.1.2 | Между ютом и рубкой, содержащей жилые помещения или навигационное оборудование, или то и другое | > 3000 мм | a)<br>b)<br>e) | a)<br>b)<br>e) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | d) i)<br>d) ii)<br>d) iii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii)<br>f) iv) |
| | 1.2 | Доступ к оконечностям судна | ≤ 3000 мм | a)<br>b)<br>c) i)<br>e)<br>f) i) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | |
| | 1.2.1 | Между ютом и носом судна (если нет средней надстройки), | | | | | |
| | 1.2.2 | Между средней надстройкой и носом судна, или | | | | | |
| | 1.2.3 | Между рубкой, содержащей жилые помещения или навигационное оборудование либо то и другое, и носом судна, или | >3000 мм | a)<br>b)<br>c) i)<br>d) i)<br>e)<br>f) i) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>d) i)<br>d) ii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>c) iv)<br>d) i)<br>d) ii)<br>d) iii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii)<br>f) iv) | |
| | 1.2.4 | В случае глубокопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и носовой и кормовой оконечностью судна | | | | | |

| Тип судна | Расположение доступа на судне | | Назначенный летний надводный борт | Допускаемые устройства, в зависимости от типа назначенного надводного борта*** |
|---|---|---|---|---|
| Нефтяные танкеры*, танкеры-химовозы* и газовозы* | 2.1 | Доступ к носу судна | | |
| | 2.1.1 | Между ютом и носом судна или | ≤ $(A_f + H_s)$** | a)<br>e)<br>f) i)<br>f) v) |
| | 2.1.2 | Между рубкой, содержащей жилые помещения или навигационное оборудование, или то или другое, и носом судна, или | | |
| | 2.1.3 | В случае глубокопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и носовой оконечностью судна | > $(A_f + H_s)$** | a)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) |
| | 2.2 | Доступ к кормовой оконечности<br>В случае глубокопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и кормовой оконечностью судна | Как требуется в 1.2.4 для других типов судов | |

* Нефтяные танкеры, танкеры-химовозы и газовозы, как они определены соответственно в правилах II-1/2.12, VII/8.2 и VII/11.2 действующей Международной конвенции по охране человеческой жизни на море.

** $A_f$: минимальный летний надводный борт, рассчитанный для судна типа "A", независимо от фактически назначенного типа надводного борта.
$H_s$: стандартная высота надстройки, как она определена в правиле 33.

*** Устройства a)–f) описаны в пункте 2, ниже. Расположение i)–v) описано в пункте 3, ниже

2. Допускаемые устройства, указанные в таблице 25-1.1, определены следующим образом:

   a) Хорошо освещенный и вентилируемый подпалубный переход (по меньшей мере шириной в свету 0,8 м и высотой 2 м), расположенный насколько это практически возможно ближе к палубе надводного борта, соединяющий указанные места на судне и обеспечивающий к ним доступ.

   b) Постоянный переходный мостик надежной конструкции, установленный на уровне палубы надстройки или выше этого уровня, в диаметральной плоскости судна или насколько это практически возможно ближе к ней, обеспечивающий непрерывную платформу шириной по меньшей мере 0,6 м с нескользкой поверхностью и леерным ограждением с обеих сторон по всей его длине. Леерное ограждение должно быть высотой по меньшей мере 1 м с тремя леерами и устроено так, как требуется правилом 25 3). Должен быть предусмотрен упор для ног.

   c) Постоянный проход шириной по меньшей мере 0,6 м, установленный на уровне палубы надводного борта и состоящий из двух рядов леерных ограждений со стойками, разнесенными не более чем на 3 м друг от друга. Число лееров и расстояние между ними должны быть в соответствии с правилом 25 3). На судах типа "B" комингсы люков высотой не менее 0,6 м могут допускаться в качестве одной стороны прохода, при условии что между люками установлены два ряда леерных ограждений.

   d) Стальной спасательный леер диаметром не менее 10 мм, поддерживаемый стойками, установленными на расстоянии не более 10 м друг от друга, или один поручень или стальной трос, прикрепленный к комингсам люка, непрерывный и поддерживаемый на участках между люками.

   e) Постоянный переходной мостик, который:

      i) расположен на уровне палубы надстройки или выше этого уровня;

      ii) расположен в диаметральной плоскости судна или насколько это практически возможно ближе к ней;

      iii) расположен так, чтобы не затруднять свободный проход через места работ на палубе;

      iv) обеспечивает непрерывную платформу шириной по меньшей мере 1 м;

      v) изготовлен из огнестойкого и нескользкого материала;

      vi) оборудован леерным ограждением с обеих сторон по всей его длине; леерное ограждение должно быть высотой по меньшей мере 1 м с леерами, как требуется правилом 25 3), и поддерживаться стойками, разнесенными на расстояние не более 1,5 м друг от друга;

      vii) снабжен упорами для ног с каждой стороны;

      viii) имеет отверстия с трапами, если они необходимы, для схода на палубу и подъема на переходной мостик. Отверстия должны находиться на расстоянии не более 40 м друг от друга; и

      ix) имеет укрытия, оборудованные около переходного мостика с интервалами, не превышающими 45 м, если длина открытого участка палубы, который нужно пересечь, превышает 70 м. Каждое укрытие должно быть рассчитано по меньшей мере на одного человека и быть устроено так, чтобы обеспечивать защиту от непогоды со стороны носа судна и левого и правого бортов.

   f) Постоянный проход, расположенный на палубе надводного борта в диаметральной плоскости судна или насколько это практически возможно ближе к ней, имеющий те же спецификации, как и постоянный переходной мостик, указанные в e), за исключением упоров для ног. На судах типа "B" (освидетельствованных на перевозку наливных грузов), где общая высота комингса люка и установленной крышки люка не менее 1 м, комингсы люков могут допускаться как образующие одну сторону прохода, при условии что между люками установлены два ряда леерных ограждений.

3. Разрешенные варианты поперечного расположения устройств, перечисленных в пунктах 2 c), d) и f), выше, если необходимо:

   i) в диаметральной плоскости судна или вблизи нее; или установленные на люках в диаметральной плоскости или вблизи нее;

   ii) установленные на каждом борту судна;

iii) установленные на одном борту судна, но с возможностью установки на любом борту;

iv) установленные только на одном борту судна;

v) установленные на каждой стороне люков, насколько это практически возможно ближе к диаметральной плоскости судна.

4. a) Если установлены стальные тросы, должны быть предусмотрены талрепы для обеспечения их натяжения.

b) Вместо леерных ограждений могут допускаться стальные тросы, если это необходимо для обычной эксплуатации судна.

c) Вместо леерных ограждений допускаются цепи, установленные между двумя постоянными стойками, если это необходимо для обычной эксплуатации судна.

d) Если установлены стойки, каждая третья стойка должна поддерживаться кронштейном или упором.

e) Для съемных или откидных стоек должна быть предусмотрена возможность закрепления их в вертикальном положении.

f) Должны быть предусмотрены средства прохода над препятствиями, такими как трубы или иная постоянная арматура.

g) Как правило, ширина переходного мостика или прохода на уровне палубы не должна превышать 1,5 м.

5. На танкерах длиной менее 100 м минимальная ширина переходного мостика или прохода на уровне палубы, установленных в соответствии с пунктами 2 e) или f), выше, может быть соответственно уменьшена до 0,6 м.

Правило 26
**Специальные условия назначения надводного борта для судов типа "A"**

**Машинные шахты**

1. Машинные шахты на судах типа "A", определение которых дано в правиле 27, должны быть защищены:

a) закрытым ютом или средней надстройкой по меньшей мере стандартной высоты; или

b) рубкой равной высоты и равноценной прочности.

2. Однако машинные шахты могут быть и незащищенными, если в них нет отверстий, дающих непосредственный доступ в машинное отделение с палубы надводного борта. В машинной шахте допускается дверь, соответствующая требованиям правила 12, ведущая в помещение или коридор, которые сконструированы так же прочно, как и шахта, и отделены от трапа в машинное отделение второй дверью, непроницаемой при воздействии моря, изготовленной из стали или другого равноценного материала.

**Переходной мостик и средства доступа**

3. На судах типа "A" между ютом и средней надстройкой или рубкой, если она имеется, должен быть установлен в продольном направлении на уровне палубы надстроек постоянный переходной мостик, устроенный в соответствии с положениями правила 25-1 2) e). Устройство, предусмотренное в правиле 25-1 2) a), должно рассматриваться в качестве равноценного средства доступа, заменяющего переходной мостик.

4. Должны иметься безопасные и удобные доступы с уровня переходного мостика к отдельным помещениям экипажа, а также между помещениями экипажа и машинным помещением.

**Люки**

5. Незащищенные люки на палубах надводного борта и бака или на расширительных шахтах судов типа "A" должны быть снабжены надежными водонепроницаемыми крышками из стали или другого равноценного материала.

**Устройства для стока воды**

6. Суда типа "A" с фальшбортами должны иметь открытые леерные ограждения, установленные по меньшей мере на половине длины открытой палубы, или другие эффективные средства для стока воды. Площадь штормовых портиков в нижней части фальшбортов, равная 33% общей площади фальшбортов, является допустимым равноценным средством для стока воды. Верхняя кромка ширстрека должна быть расположена настолько низко, насколько это практически возможно.

7. Если надстройки соединены ящиками, то должны быть установлены открытые леерные ограждения по всей длине незащищенных частей палубы надводного борта.

ГЛАВА III
ВЕЛИЧИНЫ НАДВОДНОГО БОРТА

Правило 27
**Типы судов**

1. Для вычисления величины надводного борта суда разделяются на типы "A" и "B".

**Суда типа "A"**

2. Судно типа "A" – это судно, которое:

a) спроектировано для перевозки только грузов наливом;

b) обладает высокой конструктивной непрерывностью открытой палубы, которая имеет лишь небольшие отверстия для доступа в грузовые отсеки, закрываемые водонепроницаемыми с прокладками крышками, изготовленными из стали или другого равноценного материала; и

c) имеет малый коэффициент проницаемости заполненных грузовых отсеков.

3. Судно типа "A", если его длина более 150 м и ему назначен надводный борт менее, чем судну типа "B", при загрузке в соответствии с требованиями пункта 11 должно выдерживать затопление любого отсека или отсеков с расчетным коэффициентом проницаемости 0,95 вследствие предполагаемых повреждений, указанных в пункте 12, и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в пункте 13. Машинное помещение такого судна должно рассматриваться как затопляемое, но с коэффициентом проницаемости 0,85.

4. Судну типа "A" надводный борт назначается не менее того, который определяется на основании таблицы 28.1.

**Суда типа "B"**

5. Все суда, которые не подпадают под положения, относящиеся к судам типа "A", о которых идет речь в пунктах 2 и 3, рассматриваются как суда типа "B".

6. Судам типа "B", имеющим в районе 1 крышки грузовых люков, которые разрешены Администрацией для выполнения требований правила 15 (кроме пункта 6) или которые снабжены устройствами крепления, допускаемыми по положениям правила 16 6), назначаются надводные борта, основанные на данных таблицы 28.2, увеличенных на величины, приведенные в таблице 27.1:

Таблица 27.1

**Надбавки к табличному надводному борту судов типа "B" для судов с люковыми крышками, отвечающими положениям правила 15 (кроме пункта 6)**

| Длина судна (м) | Надбавка к надводному борту (мм) | Длина судна (м) | Надбавка к надводному борту (мм) | Длина судна (м) | Надбавка к надводному борту (мм) |
|---|---|---|---|---|---|
| 108 и менее | 50 | 120 | 84 | 132 | 136 |
| 109 | 52 | 121 | 87 | 133 | 142 |
| 110 | 55 | 122 | 91 | 134 | 147 |
| 111 | 57 | 123 | 95 | 135 | 153 |
| 112 | 59 | 124 | 99 | 136 | 159 |
| 113 | 62 | 125 | 103 | 137 | 164 |
| 114 | 64 | 126 | 108 | 138 | 170 |
| 115 | 68 | 127 | 112 | 139 | 175 |
| 116 | 70 | 128 | 116 | 140 | 181 |
| 117 | 73 | 129 | 121 | 141 | 186 |
| 118 | 76 | 130 | 126 | 142 | 191 |
| 119 | 80 | 131 | 131 | 143 | 196 |
| 144 | 201 | 163 | 273 | 182 | 318 |

| Длина судна (м) | Надбавка к надводному борту (мм) | Длина судна (м) | Надбавка к надводному борту (мм) | Длина судна (м) | Надбавка к надводному борту (мм) |
|---|---|---|---|---|---|
| 145 | 206 | 164 | 275 | 183 | 320 |
| 146 | 210 | 165 | 278 | 184 | 322 |
| 147 | 215 | 166 | 280 | 185 | 325 |
| 148 | 219 | 167 | 283 | 186 | 327 |
| 149 | 224 | 168 | 285 | 187 | 329 |
| 150 | 228 | 169 | 287 | 188 | 332 |
| 151 | 232 | 170 | 290 | 189 | 334 |
| 152 | 236 | 171 | 292 | 190 | 336 |
| 153 | 240 | 172 | 294 | 191 | 339 |
| 154 | 244 | 173 | 297 | 192 | 341 |
| 155 | 247 | 174 | 299 | 193 | 343 |
| 156 | 251 | 175 | 301 | 194 | 346 |
| 157 | 254 | 176 | 304 | 195 | 348 |
| 158 | 258 | 177 | 306 | 196 | 350 |
| 159 | 261 | 178 | 308 | 197 | 353 |
| 160 | 264 | 179 | 311 | 198 | 355 |
| 161 | 267 | 180 | 313 | 199 | 357 |
| 162 | 270 | 181 | 315 | 200 | 358 |

Надводные борта при промежуточных длинах судна должны быть получены линейной интерполяцией.
Суда длиной более 200 м подлежат рассмотрению Администрацией.

7. Судам типа "B", имеющим грузовые люки в районе 1, снабженные люковыми крышками, которые отвечают требованиям правила 16 2) – 16 5), за исключением предусмотренных в пунктах 8 – 13 включительно, надводные борта должны назначаться на основании таблицы 28.2.

8. Любому судну типа "B" длиной более 100 м могут быть назначены надводные борта меньшие, чем требуемые пунктом 7, при условии что в отношении величины допущенного уменьшения Администрация убеждена в том, что:

a) для защиты экипажа предусмотрены достаточные меры;

b) устройства для стока воды удовлетворяют требованиям;

c) крышки в районах 1 и 2 удовлетворяют положениям правила 16 1) – 16 5) и 16 7), и

d) судно при загрузке в соответствии с требованиями пункта 11 должно выдерживать затопление любого отсека или отсеков с расчетным коэффициентом проницаемости 0,95 вследствие предполагаемых повреждений, указанных в пункте 12, и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в пункте 13. Машинное помещение судна длиной более 150 м должно рассматриваться как затопляемое, но с коэффициентом проницаемости 0,85.

9. При вычислении надводных бортов для судов типа "B", которые отвечают требованиям пунктов 8, 11, 12 и 13, величины, указанные в таблице 28.2, не должны уменьшаться более чем на 60% разницы между величинами таблиц 28.1 и 28.2 для соответствующих длин судов.

10. a) Уменьшение табличного надводного борта, допускаемое пунктом 9, может быть увеличено до полной разницы между величинами таблицы 28.1 и таблицы 28.2 правила 28, при условии что судно отвечает требованиям:

i) правила 26, за исключением пункта 5, как если бы это судно было типа "A";

ii) пунктов 8, 11 и 13; и

iii) пункта 12, при условии что по всей длине судна любая поперечная переборка будет рассматриваться поврежденной, так что два смежных отсека – носовой и кормовой – будут затопляться одновременно, за исключением того, что такое повреждение не будет относиться к переборкам, ограничивающим машинное помещение.

b) Машинное помещение судна длиной более 150 м должно рассматриваться как затопляемое, но с коэффициентом проницаемости 0,85.

**Исходное состояние нагрузки**

11. Исходное состояние нагрузки перед затоплением должно определяться следующим образом:

a) Судно загружено по летнюю ватерлинию, и при этом условно предполагается, что судно не имеет дифферента.

b) При вычислении положения центра тяжести по высоте следует руководствоваться следующими положениями:

i) перевозится однородный груз;

ii) все грузовые отсеки, за исключением указанных в подпункте iii), но включая отсеки, предназначенные для частичного заполнения, должны считаться загруженными полностью, за исключением того, что при перевозке жидких грузов каждый отсек должен считаться заполненным на 98%;

iii) если судно, загруженное по летнюю ватерлинию, предполагается эксплуатировать с пустыми отсеками, то такие отсеки должны считаться незаполненными, при условии что рассчитанное при этом положение центра тяжести по высоте будет не меньше рассчитанного согласно подпункту ii);

iv) загрузка всех цистерн и помещений, предназначенных для расходуемых жидкостей и запасов, должна приниматься на 50% их полной индивидуальной вместимости. Следует исходить из предположения, что для каждого рода жидкости по крайней мере одна пара поперечных цистерн или одиночная центральная цистерна имеет максимальную свободную поверхность, и в расчет должна приниматься та цистерна или сочетание цистерн, в которых влияние свободных поверхностей наибольшее; центр тяжести содержимого каждой цистерны должен приниматься в центре тяжести ее объема. Остальные цистерны должны считаться либо полностью пустыми, либо полностью заполненными, и распределение расходуемых жидкостей по этим цистернам должно быть произведено таким образом, чтобы получить наибольшее возможное возвышение центра тяжести над килем;

v) в каждом отсеке, содержащем жидкости, как это предусмотрено в подпункте ii), за исключением отсеков с расходуемыми жидкостями, указанных в подпункте iv), наибольшее влияние свободной поверхности должно учитываться при угле крена не более 5°. Допускается учитывать реальный эффект свободной поверхности, при условии что методы вычисления будут приемлемы для Администрации;

vi) веса рассчитываются на основании следующих величин удельного веса:

| | |
|---|---|
| соленая вода | 1,025 |
| пресная вода | 1,000 |
| жидкое топливо | 0,950 |
| дизельное топливо | 0,900 |
| смазочное масло | 0,900. |

**Предполагаемые размеры повреждений**

12. Применяются следующие положения относительно характера предполагаемых повреждений:

a) Протяженность повреждений по вертикали предполагается во всех случаях от основной линии неограниченно вверх.

b) Протяженность повреждений в поперечном направлении, измеренная внутрь судна от борта перпендикулярно диаметральной плоскости на уровне летней грузовой ватерлинии, равна B/5 или 11,5 м, смотря по тому, что меньше.

c) Если повреждение меньшей протяженности, чем указано в подпунктах a) и b), приводит к более тяжелому состоянию судна, то в расчет должна приниматься такая меньшая протяженность повреждения.

d) За исключением случаев, когда оговорены иные требования согласно пункту 10 a), затопление должно быть ограничено одним помещением между соседними поперечными переборками, при условии что внутренняя продольная переборка помещения не находится в пределах предполагаемой протяженности повреждения в поперечном направлении. Переборки, образующие поперечную границу бортовых цистерн, которые не простираются по всей ширине судна, должны считаться неповрежденными, при условии что они выходят за пределы протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении, предусмотренного подпунктом b).

Если поперечная переборка имеет уступы или выступы длиной не более 3 м, расположенные в пределах протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении, описанной в подпункте b), то такая поперечная переборка может считаться неповрежденной, а смежные отсеки могут рассматриваться как затопляемые отдельно. Если, однако, в пределах протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении имеется уступ или выступ длиной более 3 м в поперечной переборке, то два отсека, смежные с такой переборкой, должны считаться затопленными. Уступ, образованный ахтерпиковой переборкой и настилом цистерны ахтерпика, не должен рассматриваться как уступ для целей данного правила.

e) Если главная поперечная переборка в пределах протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении образует уступ длиной более 3 м в районе двойного дна или в районе бортовой цистерны, то цистерна двойного дна или бортовые цистерны, примыкающие к такому уступу главной поперечной переборки, должны считаться затопляемыми одновременно. Если эта бортовая цистерна имеет отверстия в один или несколько трюмов, например питающие отверстия для зерна, то такой трюм или трюмы должны считаться затопляемыми одновременно. Подобным образом, на судах, предназначенных для перевозки жидких грузов, если бортовой танк имеет отверстия в смежные отсеки, такие смежные отсеки должны рассматриваться как пустые и затопляемые одновременно. Это положение применяется, даже если такие отверстия снабжены устройствами закрытия, за исключением тех случаев, когда переборки между танками снабжены клинкетными задвижками, и управление задвижками осуществляется с палубы. Крышки горловин, закрепляемые близко расположенными болтами, считаются равноценными сплошной переборке, за исключением случая, когда отверстия в подпалубных бортовых цистернах сообщают их с трюмами.

f) Когда рассматривается затопление любых двух смежных отсеков – носового и кормового – главные поперечные водонепроницаемые переборки считаются эффективными, если они расположены по крайней мере на расстоянии $1/3\ L^{2/3}$ или 14,5 м, смотря по тому, что меньше. Когда поперечные переборки располагаются на меньшем расстоянии, то одна или более из таких переборок для достижения вышеуказанного минимального расстояния должны приниматься несуществующими.

**Условие равновесия**

13. Условие равновесия судна после затопления считается удовлетворительным, если выполняются следующие требования:

a) Конечная ватерлиния после затопления, с учетом увеличения осадки, крена и дифферента, находится ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить прогрессирующее затопление. К таким отверстиям относятся воздушные трубы, вентиляторы и отверстия, закрываемые непроницаемыми при воздействии моря дверями (даже если они отвечают требованиям правила 12) или крышками люков (даже если они отвечают требованиям правила 16 1) – 16 5); в их число могут не включаться отверстия, закрываемые крышками горловин и палубными иллюминаторами (которые отвечают требованиям правила 18), крышками грузовых люков типа, описанного в правиле 27 2), скользящими водонепроницаемыми дверями с дистанционным управлением и бортовыми иллюминаторами неоткрывающегося типа (которые отвечают требованиям правила 23)). Однако водонепроницаемые двери, отделяющие помещение главных механизмов от румпельного отделения, могут быть навесными быстродействующего типа, которые во время нахождения судна в море закрыты, поскольку они не используются, при условии также, что нижний комингс таких дверей находится выше летней грузовой ватерлинии.

b) Если в пределах предполагаемой протяженности повреждения, указанной в пункте 12 b), находятся трубы, каналы или туннели, должны быть приняты меры к тому, чтобы прогрессирующее затопление не могло распространяться на другие отсеки, кроме тех, затопление которых принимается в расчетах для каждого случая повреждения.

c) Угол крена, вызванный асимметричным затоплением, не превышает 15°. Если никакая часть палубы не входит в воду, то угол крена допускается до 17°.

d) Метацентрическая высота после затопления положительна.

e) Если какая-либо часть палубы вне пределов отсека, принимаемого в конкретном случае повреждения затопленным, погружена в воду, или в любом случае запас остойчивости после затопления находится под сомнением, то остаточная остойчивость должна быть исследована. Остаточная остойчивость может считаться достаточной, если кривая плеч восстанавливающих моментов имеет минимальную протяженность 20° за положением равновесия с максимальным плечом восстанавливающего момента, равным по меньшей мере 0,1 м в пределах этой протяженности. Площадь под кривой восстанавливающих моментов в пределах этой протяженности должна быть не менее 0,0175 м·рад. Администрация должна учесть потенциальную опасность от возможного временного погружения в воду защищенных или незащищенных отверстий в пределах протяженности диаграммы остаточной остойчивости.

f) Администрация убеждена в том, что остойчивость в промежуточных стадиях затопления достаточна.

Суда, не имеющие средств движения

14. Лихтеру, барже или другому судну без независимых средств движения надводный борт назначается в соответствии с положениями настоящих правил. Баржам, которые отвечают требованиям пунктов 2 и 3, могут назначаться надводные борта как для судов типа "A", при этом:

a) Администрация должна особо рассмотреть остойчивость барж, перевозящих груз на открытой палубе. Палубный груз может перевозиться только на баржах, которым назначен надводный борт, как для обычных судов типа "B".

b) Однако для барж, не имеющих на борту экипажа, требования правил 25, 26 3), 26 4) и 39 не применяются.

c) Таким баржам без экипажа, у которых на палубе надводного борта имеются только небольшие отверстия для доступа, закрытые водонепроницаемыми крышками, изготовленными из стали или другого равноценного материла и имеющими уплотнения, может назначаться надводный борт на 25% меньше, чем величины, рассчитанные в соответствии с настоящими правилами.

Правило 28
Таблицы надводного борта

Суда типа "A"

1. Табличный надводный борт для судов типа "A" должен определяться по таблице 28.1:

Таблица 28.1
Таблица надводного борта для судов типа "A"

| Длина судна (м) | Надводный борт (мм) | Длина судна (м) | Надводный борт (мм) | Длина судна (м) | Надводный борт (мм) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 42 | 354 | 60 | 573 |
| 25 | 208 | 43 | 364 | 61 | 587 |
| 26 | 217 | 44 | 374 | 62 | 600 |
| 27 | 225 | 45 | 385 | 63 | 613 |
| 28 | 233 | 46 | 396 | 64 | 626 |
| 29 | 242 | 47 | 408 | 65 | 639 |
| 30 | 250 | 48 | 420 | 66 | 653 |
| 31 | 258 | 49 | 432 | 67 | 666 |
| 32 | 267 | 50 | 443 | 68 | 680 |
| 33 | 275 | 51 | 455 | 69 | 693 |
| 34 | 283 | 52 | 467 | 70 | 706 |
| 35 | 292 | 53 | 478 | 71 | 720 |
| 36 | 300 | 54 | 490 | 72 | 733 |
| 37 | 308 | 55 | 503 | 73 | 746 |
| 38 | 316 | 56 | 516 | 74 | 760 |
| 39 | 325 | 57 | 530 | 75 | 773 |
| 40 | 334 | 58 | 544 | 76 | 786 |
| 41 | 344 | 59 | 559 | 77 | 800 |
| 78 | 814 | 138 | 1770 | 198 | 2592 |
| 79 | 828 | 139 | 1787 | 199 | 2602 |
| 80 | 841 | 140 | 1803 | 200 | 2612 |
| 81 | 855 | 141 | 1820 | 201 | 2622 |
| 82 | 869 | 142 | 1837 | 202 | 2632 |
| 83 | 883 | 143 | 1853 | 203 | 2641 |
| 84 | 897 | 144 | 1870 | 204 | 2650 |
| 85 | 911 | 145 | 1886 | 205 | 2659 |
| 86 | 926 | 146 | 1903 | 206 | 2669 |
| 87 | 940 | 147 | 1919 | 207 | 2678 |
| 88 | 955 | 148 | 1935 | 208 | 2687 |
| 89 | 969 | 149 | 1952 | 209 | 2696 |
| 90 | 984 | 150 | 1968 | 210 | 2705 |
| 91 | 999 | 151 | 1984 | 211 | 2714 |
| 92 | 1014 | 152 | 2000 | 212 | 2723 |
| 93 | 1029 | 153 | 2016 | 213 | 2732 |
| 94 | 1044 | 154 | 2032 | 214 | 2741 |
| 95 | 1059 | 155 | 2048 | 215 | 2749 |
| 96 | 1074 | 156 | 2064 | 216 | 2758 |
| 97 | 1089 | 157 | 2080 | 217 | 2767 |
| 98 | 1105 | 158 | 2096 | 218 | 2775 |
| 99 | 1120 | 159 | 2111 | 219 | 2784 |
| 100 | 1135 | 160 | 2126 | 220 | 2792 |
| 101 | 1151 | 161 | 2141 | 221 | 2801 |
| 102 | 1166 | 162 | 2155 | 222 | 2809 |
| 103 | 1181 | 163 | 2169 | 223 | 2817 |
| 104 | 1196 | 164 | 2184 | 224 | 2825 |
| 105 | 1212 | 165 | 2198 | 225 | 2833 |
| 106 | 1228 | 166 | 2212 | 226 | 2841 |
| 107 | 1244 | 167 | 2226 | 227 | 2849 |
| 108 | 1260 | 168 | 2240 | 228 | 2857 |
| 109 | 1276 | 169 | 2254 | 229 | 2865 |
| 110 | 1293 | 170 | 2268 | 230 | 2872 |
| 111 | 1309 | 171 | 2281 | 231 | 2880 |
| 112 | 1326 | 172 | 2294 | 232 | 2888 |
| 113 | 1342 | 173 | 2307 | 233 | 2895 |
| 114 | 1359 | 174 | 2320 | 234 | 2903 |
| 115 | 1376 | 175 | 2332 | 235 | 2910 |
| 116 | 1392 | 176 | 2345 | 236 | 2918 |
| 117 | 1409 | 177 | 2357 | 237 | 2925 |
| 118 | 1426 | 178 | 2369 | 238 | 2932 |
| 119 | 1442 | 179 | 2381 | 239 | 2939 |
| 120 | 1459 | 180 | 2393 | 240 | 2946 |
| 121 | 1476 | 181 | 2405 | 241 | 2953 |
| 122 | 1494 | 182 | 2416 | 242 | 2959 |
| 123 | 1511 | 183 | 2428 | 243 | 2966 |
| 124 | 1528 | 184 | 2440 | 244 | 2973 |
| 125 | 1546 | 185 | 2451 | 245 | 2979 |
| 126 | 1563 | 186 | 2463 | 246 | 2986 |
| 127 | 1580 | 187 | 2474 | 247 | 2993 |
| 128 | 1598 | 188 | 2486 | 248 | 3000 |
| 129 | 1615 | 189 | 2497 | 249 | 3006 |
| 130 | 1632 | 190 | 2508 | 250 | 3012 |
| 131 | 1650 | 191 | 2519 | 251 | 3018 |
| 132 | 1667 | 192 | 2530 | 252 | 3024 |
| 133 | 1684 | 193 | 2541 | 253 | 3030 |
| 134 | 1702 | 194 | 2552 | 254 | 3036 |
| 135 | 1719 | 195 | 2562 | 255 | 3042 |
| 136 | 1736 | 196 | 2572 | 256 | 3048 |
| 137 | 1753 | 197 | 2582 | 257 | 3054 |
| 258 | 3060 | 294 | 3237 | 330 | 3358 |
| 259 | 3066 | 295 | 3241 | 331 | 3361 |
| 260 | 3072 | 296 | 3246 | 332 | 3363 |
| 261 | 3078 | 297 | 3250 | 333 | 3366 |
| 262 | 3084 | 298 | 3254 | 334 | 3368 |
| 263 | 3089 | 299 | 3258 | 335 | 3371 |
| 264 | 3095 | 300 | 3262 | 336 | 3373 |
| 265 | 3101 | 301 | 3266 | 337 | 3375 |
| 266 | 3106 | 302 | 3270 | 338 | 3378 |
| 267 | 3112 | 303 | 3274 | 339 | 3380 |
| 268 | 3117 | 304 | 3278 | 340 | 3382 |
| 269 | 3123 | 305 | 3281 | 341 | 3385 |
| 270 | 3128 | 306 | 3285 | 342 | 3387 |
| 271 | 3133 | 307 | 3288 | 343 | 3389 |
| 272 | 3138 | 308 | 3292 | 344 | 3392 |
| 273 | 3143 | 309 | 3295 | 345 | 3394 |
| 274 | 3148 | 310 | 3298 | 346 | 3396 |
| 275 | 3153 | 311 | 3302 | 347 | 3399 |
| 276 | 3158 | 312 | 3305 | 348 | 3401 |
| 277 | 3163 | 313 | 3308 | 349 | 3403 |
| 278 | 3167 | 314 | 3312 | 350 | 3406 |
| 279 | 3172 | 315 | 3315 | 351 | 3408 |
| 280 | 3176 | 316 | 3318 | 352 | 3410 |
| 281 | 3181 | 317 | 3322 | 353 | 3412 |
| 282 | 3185 | 318 | 3325 | 354 | 3414 |
| 283 | 3189 | 319 | 3328 | 355 | 3416 |
| 284 | 3194 | 320 | 3331 | 356 | 3418 |
| 285 | 3198 | 321 | 3334 | 357 | 3420 |
| 286 | 3202 | 322 | 3337 | 358 | 3422 |
| 287 | 3207 | 323 | 3339 | 359 | 3423 |
| 288 | 3211 | 324 | 3342 | 360 | 3425 |
| 289 | 3215 | 325 | 3345 | 361 | 3427 |
| 290 | 3220 | 326 | 3347 | 362 | 3428 |
| 291 | 3224 | 327 | 3350 | 363 | 3430 |
| 292 | 3228 | 328 | 3353 | 364 | 3432 |
| 293 | 3233 | 329 | 3355 | 365 | 3433 |

Величины надводного борта при промежуточных длинах судна должны быть получены линейной интерполяцией.
Для судов длиной более 365 м величины надводного борта устанавливаются Администрацией.

Суда типа "B"

2. Табличный надводный борт для судов типа "B" должен определяться по таблице 28.2:

Таблица 28.2
Таблица надводного борта для судов типа "B"

| Длина судна (м) | Надводный борт (мм) | Длина судна (м) | Надводный борт (мм) | Длина судна (м) | Надводный борт (мм) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 74 | 784 | 124 | 1771 |
| 25 | 208 | 75 | 800 | 125 | 1793 |
| 26 | 217 | 76 | 816 | 126 | 1815 |
| 27 | 225 | 77 | 833 | 127 | 1837 |
| 28 | 233 | 78 | 850 | 128 | 1859 |
| 29 | 242 | 79 | 868 | 129 | 1880 |
| 30 | 250 | 80 | 887 | 130 | 1901 |
| 31 | 258 | 81 | 905 | 131 | 1921 |
| 32 | 267 | 82 | 923 | 132 | 1940 |
| 33 | 275 | 83 | 942 | 133 | 1959 |
| 34 | 283 | 84 | 960 | 134 | 1979 |
| 35 | 292 | 85 | 978 | 135 | 2000 |
| 36 | 300 | 86 | 996 | 136 | 2021 |
| 37 | 308 | 87 | 1015 | 137 | 2043 |
| 38 | 316 | 88 | 1034 | 138 | 2065 |
| 39 | 325 | 89 | 1054 | 139 | 2087 |
| 40 | 334 | 90 | 1075 | 140 | 2109 |
| 41 | 344 | 91 | 1096 | 141 | 2130 |
| 42 | 354 | 92 | 1116 | 142 | 2151 |
| 43 | 364 | 93 | 1135 | 143 | 2171 |
| 44 | 374 | 94 | 1154 | 144 | 2190 |
| 45 | 385 | 95 | 1172 | 145 | 2209 |
| 46 | 396 | 96 | 1190 | 146 | 2229 |
| 47 | 408 | 97 | 1209 | 147 | 2250 |
| 48 | 420 | 98 | 1229 | 148 | 2271 |
| 49 | 432 | 99 | 1250 | 149 | 2293 |
| 50 | 443 | 100 | 1271 | 150 | 2315 |
| 51 | 455 | 101 | 1293 | 151 | 2334 |
| 52 | 467 | 102 | 1315 | 152 | 2354 |
| 53 | 478 | 103 | 1337 | 153 | 2375 |
| 54 | 490 | 104 | 1359 | 154 | 2396 |
| 55 | 503 | 105 | 1380 | 155 | 2418 |
| 56 | 516 | 106 | 1401 | 156 | 2440 |
| 57 | 530 | 107 | 1421 | 157 | 2460 |
| 58 | 544 | 108 | 1440 | 158 | 2480 |
| 59 | 559 | 109 | 1459 | 159 | 2500 |
| 60 | 573 | 110 | 1479 | 160 | 2520 |
| 61 | 587 | 111 | 1500 | 161 | 2540 |
| 62 | 601 | 112 | 1521 | 162 | 2560 |
| 63 | 615 | 113 | 1543 | 163 | 2580 |
| 64 | 629 | 114 | 1565 | 164 | 2600 |
| 65 | 644 | 115 | 1587 | 165 | 2620 |
| 66 | 659 | 116 | 1609 | 166 | 2640 |
| 67 | 674 | 117 | 1630 | 167 | 2660 |
| 68 | 689 | 118 | 1651 | 168 | 2680 |
| 69 | 705 | 119 | 1671 | 169 | 2698 |
| 70 | 721 | 120 | 1690 | 170 | 2716 |
| 71 | 738 | 121 | 1709 | 171 | 2735 |
| 72 | 754 | 122 | 1729 | 172 | 2754 |
| 73 | 769 | 123 | 1750 | 173 | 2774 |

| Длина судна (м) | Надводный борт (мм) | Длина судна (м) | Надводный борт (мм) | Длина судна (м) | Надводный борт (мм) |
|---|---|---|---|---|---|
| 174 | 2795 | 235 | 3808 | 296 | 4583 |
| 175 | 2815 | 236 | 3821 | 297 | 4595 |
| 176 | 2835 | 237 | 3835 | 298 | 4607 |
| 177 | 2855 | 238 | 3849 | 299 | 4618 |
| 178 | 2875 | 239 | 3864 | 300 | 4630 |
| 179 | 2895 | 240 | 3880 | 301 | 4642 |
| 180 | 2915 | 241 | 3893 | 302 | 4654 |
| 181 | 2933 | 242 | 3906 | 303 | 4665 |
| 182 | 2952 | 243 | 3920 | 304 | 4676 |
| 183 | 2970 | 244 | 3934 | 305 | 4686 |
| 184 | 2988 | 245 | 3949 | 306 | 4695 |
| 185 | 3007 | 246 | 3965 | 307 | 4704 |
| 186 | 3025 | 247 | 3978 | 308 | 4714 |
| 187 | 3044 | 248 | 3992 | 309 | 4725 |
| 188 | 3062 | 249 | 4005 | 310 | 4736 |
| 189 | 3080 | 250 | 4018 | 311 | 4748 |
| 190 | 3098 | 251 | 4032 | 312 | 4757 |
| 191 | 3116 | 252 | 4045 | 313 | 4768 |
| 192 | 3134 | 253 | 4058 | 314 | 4779 |
| 193 | 3151 | 254 | 4072 | 315 | 4790 |
| 194 | 3167 | 255 | 4085 | 316 | 4801 |
| 195 | 3185 | 256 | 4098 | 317 | 4812 |
| 196 | 3202 | 257 | 4112 | 318 | 4823 |
| 197 | 3219 | 258 | 4125 | 319 | 4834 |
| 198 | 3235 | 259 | 4139 | 320 | 4844 |
| 199 | 3249 | 260 | 4152 | 321 | 4855 |
| 200 | 3264 | 261 | 4165 | 322 | 4866 |
| 201 | 3280 | 262 | 4177 | 323 | 4878 |
| 202 | 3296 | 263 | 4189 | 324 | 4890 |
| 203 | 3313 | 264 | 4201 | 325 | 4899 |
| 204 | 3330 | 265 | 4214 | 326 | 4909 |
| 205 | 3347 | 266 | 4227 | 327 | 4920 |
| 206 | 3363 | 267 | 4240 | 328 | 4931 |
| 207 | 3380 | 268 | 4252 | 329 | 4943 |
| 208 | 3397 | 269 | 4264 | 330 | 4955 |
| 209 | 3413 | 270 | 4276 | 331 | 4965 |
| 210 | 3430 | 271 | 4289 | 332 | 4975 |
| 211 | 3445 | 272 | 4302 | 333 | 4985 |
| 212 | 3460 | 273 | 4315 | 334 | 4995 |
| 213 | 3475 | 274 | 4327 | 335 | 5005 |
| 214 | 3490 | 275 | 4339 | 336 | 5015 |
| 215 | 3505 | 276 | 4350 | 337 | 5025 |
| 216 | 3520 | 277 | 4362 | 338 | 5035 |
| 217 | 3537 | 278 | 4373 | 339 | 5045 |
| 218 | 3554 | 279 | 4385 | 340 | 5055 |
| 219 | 3570 | 280 | 4397 | 341 | 5065 |
| 220 | 3586 | 281 | 4408 | 342 | 5075 |
| 221 | 3601 | 282 | 4420 | 343 | 5086 |
| 222 | 3615 | 283 | 4432 | 344 | 5097 |
| 223 | 3630 | 284 | 4443 | 345 | 5108 |
| 224 | 3645 | 285 | 4455 | 346 | 5119 |
| 225 | 3660 | 286 | 4467 | 347 | 5130 |
| 226 | 3675 | 287 | 4478 | 348 | 5140 |
| 227 | 3690 | 288 | 4490 | 349 | 5150 |
| 228 | 3705 | 289 | 4502 | 350 | 5160 |
| 229 | 3720 | 290 | 4513 | 351 | 5170 |
| 230 | 3735 | 291 | 4525 | 352 | 5180 |
| 231 | 3750 | 292 | 4537 | 353 | 5190 |
| 232 | 3765 | 293 | 4548 | 354 | 5200 |
| 233 | 3780 | 294 | 4560 | 355 | 5210 |
| 234 | 3795 | 295 | 4572 | 356 | 5220 |

| Длина судна (м) | Надводный борт (мм) | Длина судна (м) | Надводный борт (мм) | Длина судна (м) | Надводный борт (мм) |
|---|---|---|---|---|---|
| 357 | 5230 | 360 | 5260 | 363 | 5285 |
| 358 | 5240 | 361 | 5268 | 364 | 5294 |
| 359 | 5250 | 362 | 5276 | 365 | 5303 |

Величины надводного борта при промежуточных длинах судна должны быть получены линейной интерполяцией.
Для судов длиной более 365 м величины надводного борта устанавливаются Администрацией.

Правило 29
Поправка к надводному борту для судов длиной менее 100 м

Табличный надводный борт для судов типа "B" длиной от 24 м до 100 м, имеющих закрытые надстройки с расчетной длиной 35% длины судна или менее, должен быть увеличен на:

$$7{,}5\,(100 - L)\left(0{,}35 - \frac{E_l}{L}\right) \text{ (мм)},$$

где:

L – длина судна, м; и

$E_l$ – расчетная длина надстройки, м, определенная в правиле 35, но не включающая длину ящиков.

Правило 30
Поправка на коэффициент общей полноты

В тех случаях, когда коэффициент общей полноты ($C_b$) больше 0,68, табличный надводный борт, определенный в правиле 28 и измененный согласно правилам 27 8), 27 10) и 29, если они применимы, должен быть умножен на коэффициент:

$$\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$$

Коэффициент общей полноты не должен приниматься более 1,0.

Правило 31
Поправка на высоту борта

1. Если D превышает $\frac{L}{15}$, надводный борт должен быть увеличен на величину $\left(D - \frac{L}{15}\right)$ R (мм), где $R = \frac{L}{0{,}48}$ при длине менее чем 120 м и R = 250 при длине 120 м и более.

2. Если D меньше $\frac{L}{15}$, то вычет не должен делаться за исключением судов с закрытыми надстройками, простирающимися по меньшей мере на 0,6 L в средней части со сплошным ящиком или с сочетанием отдельных закрытых надстроек и ящиков, которые простираются на всю длину судна, для которых

надводный борт должен быть уменьшен на величину, предписанную в пункте 1.

3. Если высота надстройки или ящика меньше соответствующей стандартной высоты, рассчитанный вычет должен быть исправлен пропорционально отношению действительной высоты надстройки или ящика к применимой стандартной высоте, как определено в правиле 33.

Правило 32
Поправка на положение палубной линии

Если действительная высота борта до верхней кромки палубной линии больше или меньше величины *D*, разность высот должна быть прибавлена к высоте надводного борта или вычтена из нее.

Правило 32-1
Поправка на рецесс в палубе надводного борта

1. Если в палубе надводного борта устроен рецесс, который не простирается до бортов судна, надводный борт, рассчитанный без учета рецесса, должен быть исправлен поправкой на потерю плавучести из-за рецесса. Поправка должна быть равна величине, полученной путем деления объема рецесса на площадь ватерлинии судна при 85% от наименьшей теоретической высоты борта (см. рис. 32-1.1).

2. Поправка должна быть прибавлена к надводному борту, полученному после применения всех других поправок, за исключением поправки на высоту в косу судна.

3. Если надводный борт, исправленный на потерю плавучести, как указано выше, больше минимального геометрического надводного борта, определенного на основе теоретической высоты борта, измеренной до днища рецесса, может использоваться последняя величина.

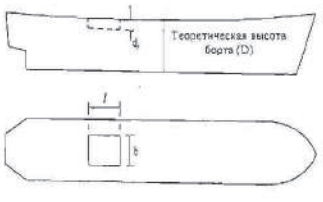



Рис. 32-1.1

Поправка, прибавленная к надводному борту, равна:

$$\frac{l \times b \times d_r}{\text{Площадь ВЛ при } 0{,}85D}$$

Правило 33
Стандартная высота надстройки

Стандартная высота надстройки приведена в таблице 33.1.

Таблица 33.1

| L (м) | Стандартная высота (в м) | |
|---|---|---|
| | Возвышенный квартердек | Все другие надстройки |
| 30 или меньше | 0,9 | 1,8 |
| 75 | 1,2 | 1,8 |
| 125 или больше | 1,8 | 2,3 |

Стандартные высоты для промежуточных длин судов должны быть получены линейной интерполяцией.

Правило 34
Длина надстройки

1. За исключением положений, предусмотренных в пункте 2, длина надстройки (S) равна среднему значению длин тех частей надстройки, которые находятся в пределах длины (L).

   Если переборка надстройки имеет уступ, эффективная длина надстройки должна быть уменьшена на величину, равную площади уступа в горизонтальной проекции, деленной на ширину надстройки в середине длины уступа. Если уступ несимметричен по отношению к диаметральной плоскости, то его наибольшая часть должна рассматриваться применимой к обоим бортам судна. Нет необходимости перекрывать уступ палубой.

2. Если концевая переборка закрытой надстройки имеет плавную выпуклую форму, то длина надстройки может быть увеличена, исходя из замены выпуклой переборки эквивалентной плоской переборкой. Это увеличение должно быть равно двум третям протяженности выпуклой части переборки по длине судна. Максимальная протяженность выпуклой части, которая может быть принята во внимание при определении этого увеличения, равна половине ширины надстройки в месте пересечения криволинейной переборки с бортом надстройки.

   Если надстройка имеет выступ шириной по каждую сторону от диаметральной плоскости по меньшей мере 30% ширины судна, то расчетная длина надстройки может быть увеличена, полагая, что равноценная переборка надстройки имеет форму параболы. Эта парабола должна иметь вершину на пересечении выступа с диаметральной плоскостью и проходить через точки пересечения действительной переборки надстройки со сторонами выступа и простираться до бортов судна. Данная парабола должна полностью находиться в пределах надстройки и ее выступов.

Если надстройка отступает от борта, как допускается правилом 3 11), равноценная переборка должна рассчитываться на основе действительной ширины надстройки (а не ширины судна).

3. Надстройки с наклонными концевыми переборками должны рассматриваться следующим образом:

a) Если высота надстройки за пределами наклона равна или меньше стандартной высоты, длина S должна рассчитываться, как показано на рис. 34.1.

b) Если высота больше стандартной, длина S должна рассчитываться, как показано на рис. 34.2.

c) Вышеупомянутое относится только к тому случаю, когда наклон составляет с основной плоскостью угол 15° или более. Если этот угол меньше 15°, конструкция должна рассматриваться как изгиб.

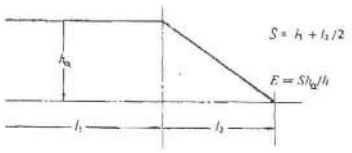



**Рис. 34.1 Высота надстройки, равная стандартной высоте h или меньше**

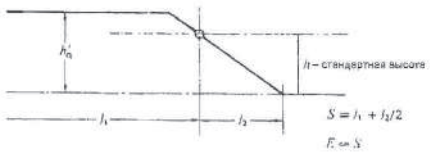



**Рис. 34.2 Высота надстройки больше стандартной высоты h**

**Правило 35**
**Расчетная длина надстройки**

1. Расчетная длина (E) закрытой надстройки стандартной высоты равна ее длине, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 2.

2. Во всех случаях, когда закрытая надстройка стандартной высоты не доходит до бортов судна, как это допущено правилом 3 10), расчетная длина должна быть равна длине, умноженной на отношение $b/B_s$, где:

b – ширина надстройки в середине ее длины; и

$B_s$ – ширина судна в середине длины надстройки.

Если надстройка отступает от бортов на части ее длины, то это изменение применяется только к этой отступающей части.

3. Если высота закрытой надстройки меньше стандартной, расчетная длина должна быть равна длине, уменьшенной пропорционально отношению действительной высоты к стандартной высоте. Если высота надстройки превышает стандартную, то расчетная длина надстройки не должна увеличиваться (см. рис. 34.1 и 34.2).

Если высота (вне наклона) надстройки с наклонными концевыми переборками меньше стандартной высоты, то расчетная длина E надстройки равняется ее длине S, как определено из рис. 34.1, уменьшенной на отношение действительной высоты к стандартной.

Если на судне с избыточной седловатостью, но без какой-либо надстройки в пределах 0,2L от миделя имеется ют или бак высотой менее стандартной, то может быть внесена надбавка к высоте юта или бака путем увеличения действительной высоты на разницу между действительным и стандартным профилем седловатости. Не должно допускаться вычета при избытке седловатости в соответствии с правилом 38 16).

4. Расчетная длина возвышенного квартердека, если он имеет сплошную носовую переборку, равняется его длине, вплоть до наибольшего значения 0,6L. Если переборка имеет вырезы, то возвышенный квартердек должен рассматриваться как ют с высотой меньше стандартной.

Максимальная расчетная длина 0,6L возвышенного квартердека должна измеряться от кормового перпендикуляра, даже если ют устроен вместе с возвышенным квартердеком.

5. Надстройки, не являющиеся закрытыми, не должны иметь расчетной длины.

**Правило 36**
**Ящики**

1. Ящик или подобная ему конструкция, не простирающаяся до бортов судна, учитывается при следующих условиях:

a) прочность ящика не менее прочности надстройки;

b) люки устроены на палубе ящика, а их комингсы и крышки отвечают требованиям правил 13–16 включительно; ширина палубного стрингера ящика обеспечивает удовлетворительный проход и достаточную поперечную прочность. Однако в палубе надводного борта могут быть допущены малые отверстия для доступа с водонепроницаемыми крышками;

c) постоянная рабочая платформа с леерными ограждениями по длине судна обеспечена палубой ящика или раздельных ящиков, соединенных с надстройками надежными постоянными переходными мостиками;

d) вентиляторы защищены ящиком, водонепроницаемыми крышками или другими равноценными средствами.

e) открытые леерные ограждения установлены на открытых частях палубы надводного борта в районе ящика по меньшей мере на половине их длины или, в качестве альтернативы, обеспечивается площадь штормовых портиков в нижней части фальшбортов, с соблюдением положений правила 24 2), равная 33% общей площади фальшбортов;

f) машинные шахты защищены ящиком или надстройкой по меньшей мере стандартной высоты или рубкой такой же высоты и равноценной прочности;

g) ширина ящика составляет не менее 60% ширины судна; и

h) если на судне нет надстройки, длина ящика составляет не менее 0,6L.

2. Полная длина учитываемого ящика, уменьшенная в отношении его средней ширины к B, является его расчетной длиной.

3. Стандартная высота ящика равна стандартной высоте надстройки, но не возвышенного квартердека.

4. Если высота ящика меньше стандартной, его расчетная длина должна уменьшаться пропорционально отношению действительной высоты к стандартной. Если высота комингсов люка на палубе ящика меньше требуемой правилом 14-1, то из действительной высоты ящика должен быть сделан вычет, соответствующий разнице между действительной и требуемой высотой комингса.

5. Если высота ящика меньше стандартной и комингсы люка ящика также меньше стандартной высоты или отсутствуют полностью, уменьшение действительной высоты ящика за счет недостаточной высоты комингса люка принимается как разница между 600 мм и действительной высотой комингса или 600 мм, если комингсы люков не установлены. Уменьшение действительной высоты ящика не требуется, если на палубе ящика имеются только небольшие люки менее стандартной высоты, для которых может быть выдано освобождение от требования к стандартной высоте комингсов.

6. При вычислении величины надводного борта непрерывные люки могут рассматриваться как ящик, при условии что положения настоящего пункта выполняются во всех отношениях.

Палубный стрингер ящика, упомянутый в пункте 1 b), может устанавливаться снаружи бортовой переборки ящика в сочетании с нижеследующим:

a) стрингер обеспечивает беспрепятственный проход шириной по меньшей мере 450 мм по каждому борту судна;

b) стрингер должен представлять собой надлежащим образом поддерживаемый и подкрепленный сплошной лист;

c) стрингер должен располагаться, насколько это практически возможно, выше палубы надводного борта. При вычислении величины надводного борта высота ящика должна быть уменьшена по меньшей мере на 600 мм или на действительную разницу между верхом ящика и стрингером, смотря по тому, что больше;

d) устройства для закрепления крышек люков должны быть доступны со стрингера или прохода; и

e) ширина ящика должна измеряться между бортовыми переборками ящика.

7. Если ящик, смежный с надстройками, такими как ют, средняя надстройка или бак, включен в расчет величины надводного борта, то в той части переборки, которая является общей для ящика и надстройки, не должны устраиваться отверстия. Исключение может быть сделано для небольших отверстий, таких как отверстия для трубопроводов, кабелей или горловин с крышками на болтах.

8. Борта ящика, включенного в расчет надводного борта, не должны иметь вырезов. Могут допускаться бортовые иллюминаторы неоткрывающегося типа и крышки горловин, крепящиеся болтами.

**Правило 37**
**Вычеты на надстройки и ящики**

1. Если расчетная длина надстроек и ящиков составляет 1 L, то вычет из надводного борта должен быть 350 мм для судна длиной 24 м, 860 мм для судна длиной 85 м и 1070 мм для судна длиной 122 м и более. Вычеты для промежуточных длин должны быть получены линейной интерполяцией.

2. Если суммарная расчетная длина надстроек и ящиков меньше чем 1 L, вычет в процентах от указанных выше величин должен быть получен из таблицы 37.1:

Таблица 37.1

Проценты вычетов для судов типов "A" и "B"

| | Суммарная расчетная длина надстроек и ящиков | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0,1 L | 0,2 L | 0,3 L | 0,4 L | 0,5 L | 0,6 L | 0,7 L | 0,8 L | 0,9 L | 1 L |
| Проценты вычетов для всех типов надстроек | 0 | 7 | 14 | 21 | 31 | 41 | 52 | 63 | 75,3 | 87,7 | 100 |

Проценты для промежуточных длин надстроек и ящиков должны быть получены линейной интерполяцией.

3. Для судов типа "B", если расчетная длина бака меньше 0,07 L, вычет не допускается.

Правило 38
Седловатость

Общие положения

1. Седловатость должна измеряться от палубы у борта до базисной линии, проведенной параллельно линии киля через линию седловатости на миделе.

2. На судах, спроектированных с дифферентом, седловатость должна измеряться относительно базисной линии, проведенной параллельно конструктивной грузовой ватерлинии.

3. На гладкопалубных судах и на судах с раздельными надстройками седловатость должна измеряться у палубы надводного борта.

4. На судах с необычным соединением палубы с бортом, у которых в этой части у бортов имеется уступ или углубление, седловатость должна рассматриваться по отношению к эквивалентной высоте на миделе.

5. На судах с надстройкой стандартной высоты, которая простирается по всей длине палубы надводного борта, седловатость должна измеряться у палубы надстроек. Если высота превосходит стандартную, то наименьшая разность (Z) между действительной и стандартной высотами должна прибавляться к каждой концевой ординате. Аналогично этому промежуточные ординаты на расстояниях 1/6L и 1/3L от каждого перпендикуляра должны быть увеличены на 0,444Z и 0,111Z соответственно. Если на надстройке имеется закрытый ют или бак, должна допускаться надбавка седловатости за такие ют или бак в соответствии с методом пункта 12, как показано на рис. 38.1.

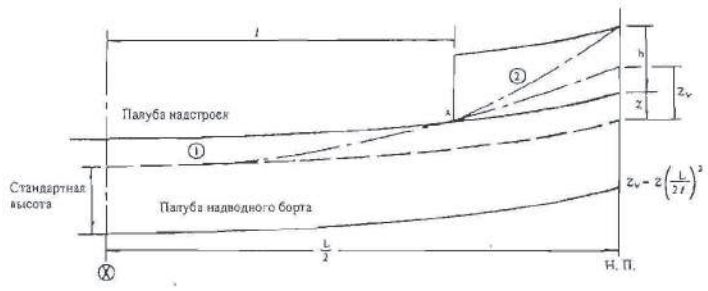



Рис. 38.1

6. Если палуба закрытой надстройки имеет по меньшей мере такую же седловатость, как и открытая палуба надводного борта, седловатость закрытой части палубы надводного борта не должна учитываться.

7. Если закрытые ют или бак имеют стандартную высоту, а седловатость большую, чем у палубы надводного борта, или они имеют высоту больше стандартной, то седловатость палубы надводного борта должна быть увеличена, как предусмотрено в пункте 12.

Если ют или бак состоит из двух ярусов, должен использоваться метод, показанный на рис. 38.2.

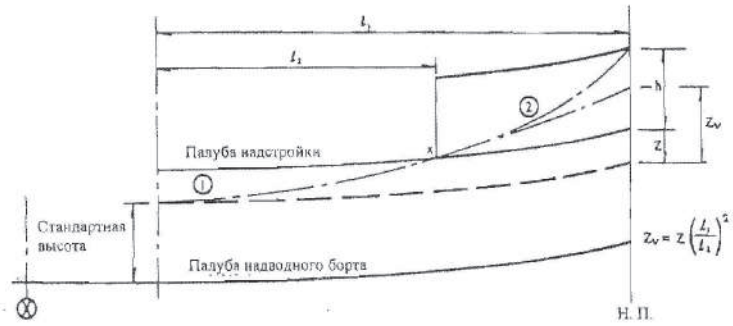



Рис. 38.2

На рис. 38.1 и 38.2 приняты следующие обозначения:

Z – согласно пункту 5; и

$Z_v$ – концевая ордината виртуальной стандартной параболы, проходящая через точку "X". Если $Z_v$ больше (Z + h), концевая ордината должна быть (Z + h); в этом случае точка "X" не должна приниматься во внимание и кривая 2 не учитывается.

Если длина первого яруса надстройки более 0,5*l*, виртуальная стандартная парабола должна начинаться на миделе судна, как показано на рис. 38.1.

Стандартный профиль седловатости

8. Ординаты стандартного профиля седловатости даны в таблице 38.1

Таблица 38.1

Стандартный профиль седловатости
(Если L измерена в м)

| | Положение ординаты | Ордината (в мм) | Коэффициент |
|---|---|---|---|
| Кормовая половина | Кормовой перпендикуляр | $25\ (\frac{L}{3}+10)$ | 1 |
| | 1/6 L от К.П. | $11{,}1\ (\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | 1/3 L от К.П. | $2{,}8\ (\frac{L}{3}-10)$ | 3 |
| | Мидель | 0 | 1 |
| Носовая половина | Мидель | 0 | 1 |
| | 1/3 L от Н.П. | $5{,}6\ (\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | 1/6 L от Н.П. | $22{,}2\ (\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | Носовой перпендикуляр | $50\ (\frac{L}{3}+10)$ | 1 |

Измерение отклонений от стандартного профиля седловатости

9. Если профиль седловатости отличается от стандартного, то четыре ординаты каждого профиля в носовой или кормовой половине судна должны умножаться на соответствующие коэффициенты, приведенные в вышеуказанной таблице ординат. Разность между суммами соответствующих произведений принятой и стандартной седловатости, разделенная на 8, определяет недостаток или избыток седловатости в носовой или кормовой половинах. Среднее арифметическое значение избытка или недостатка в носовой и кормовой половинах определяет избыток или недостаток седловатости.

10. Если кормовая половина профиля седловатости выше стандартной, а носовая половина ниже стандартной, то избыток седловатости не должен приниматься во внимание, а должен учитываться только недостаток.

11. Если носовая половина профиля седловатости выше стандартной, а кормовая часть профиля седловатости не менее 75% стандартной, то должна учитываться часть избытка седловатости. Если кормовая часть менее 50% стандартной, то избыток седловатости в носу не учитывается. Если седловатость в корме находится в пределах от 50% до 75% стандартной, то может допускаться промежуточная поправка на избыток седловатости в носу.

12. Если поправка к седловатости учитывается за ют или бак, то должна применяться формула:

$$s = \frac{yL'}{3L},$$

где: s – поправка к седловатости, которая вычитается из недостатка или прибавляется к избытку седловатости;

y – разница между действительной и стандартной высотой надстройки на кормовом или носовом перпендикуляре;

$L'$ – средняя длина закрытого юта или бака вплоть до максимальной длины 0,5 L; и

$L$ – длина судна, определение которой дано в правиле 3 1).

Приведенная выше формула выведена при допущении, что кривая седловатости является параболой, касательной к действительной кривой седловатости у палубы надводного борта и пересекающей концевую ординату в точке, лежащей ниже палубы надстройки на расстоянии, равном стандартной высоте надстройки. Палуба надстройки в любой точке не должна отстоять от этой кривой менее чем на стандартную высоту надстройки. Эта кривая должна применяться при определении профиля седловатости для носовой и кормовой частей судна.

13. a) Любой избыток в высоте надстройки, которая не простирается до кормового перпендикуляра, не может учитываться в поправке к седловатости.

b) Если высота надстройки меньше стандартной, палуба надстройки не должна быть менее минимальной высоты надстройки над виртуальной стандартной параболой седловатости в любой точке. Для этой цели "y" должен приниматься как разница между действительной и минимальной высотой надстройки на кормовом/носовом перпендикуляре.

c) Для возвышенного квартердека поправка может учитываться только в случаях, когда высота этого квартердека превышает стандартную высоту "других надстроек", как определено в правиле 33, и только на величину, на которую действительная высота возвышенного квартердека превышает эту стандартную высоту.

d) Если ют или бак имеют наклонные концевые переборки, поправка к седловатости может допускаться за счет избытка высоты. Должна использоваться формула, приведенная в пункте 12, причем значения "y" и L' принимаются как показано на рис. 38.3.

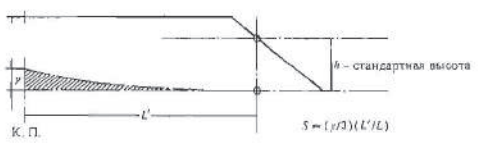



Рис. 38.3 Поправка к седловатости на избыток высоты

**Поправка на отклонения от стандартного профиля седловатости**

14. Поправка на седловатость должна представлять произведение величины недостатка или избытка седловатости (см. пункты 9–11 включительно) на величину:

$$0,75 - \frac{S_l}{2L},$$

где $S_l$ – общая длина S закрытых надстроек, как определено в правиле 34, без ящиков.

**Надбавка при недостатке седловатости**

15. Если седловатость меньше стандартной, то поправка на недостаток седловатости (см. пункт 14) должна прибавляться к надводному борту.

**Вычет при избытке седловатости**

16. На судах, у которых закрытая надстройка простирается на 0,1L в нос и 0,1L в корму от миделя судна, поправка на избыток седловатости, рассчитанная в соответствии с положениями пункта 14, должна вычитаться из высоты надводного борта; на судах, закрытая надстройка которых не перекрывает мидель, вычет из надводного борта не должен производиться; если закрытая надстройка простирается менее чем на 0,1L в нос и на 0,1L в корму от миделя судна, вычет должен быть получен линейной интерполяцией. Максимальный вычет на избыток седловатости не должен превышать 125 мм на 100 м длины.

При применении настоящего пункта высота надстройки должна относиться к ее стандартной высоте. Если высота надстройки или возвышенного квартердека меньше стандартной, снижение должно быть в пропорции действительной высоты к стандартной.

## Правило 39
## Минимальная высота в носу и запас плавучести

1. Высота в носу ($F_b$), определенная как вертикальное расстояние на носовом перпендикуляре от ватерлинии, соответствующей назначенному летнему надводному борту и расчетному дифференту, до верхней кромки открытой палубы у борта, должна быть не менее:

$F_b =$ $(6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2,08 + 0,609C_b - 1,603C_{wf} - 0,0129(L/d_1))$,

где:

$F_b$ – расчетная минимальная высота в носу, мм;
L – длина, определенная в правиле 3, м;
B – теоретическая ширина, определенная в правиле 3, м;
$d_1$ – осадка при 85% высоты борта D, м;
$C_b$ – коэффициент общей полноты, определенный в правиле 3;
$C_{wf}$ – коэффициент площади ватерлинии в нос от L/2:
$C_{wf} = A_{wf}/\{(L/2) \times B\}$; и
$A_{wf}$ – площадь ватерлинии в нос от L/2 при осадке $d_1$, м$^2$.

Для судов, которым назначены лесные надводные борта, при применении пункта 1 должен допускаться летний надводный борт, а не летний лесной надводный борт.

2. Если высота в носу, требуемая пунктом 1, достигается за счет седловатости, то седловатость должна простираться по меньшей мере на 15% длины судна, измеренной от носового перпендикуляра. Если она достигается надстройкой, то такая надстройка должна простираться от форштевня до точки, отстоящей по меньшей мере на 0,07L в корму от носового перпендикуляра, и должна быть закрытой, как определено в правиле 3 10).

3. Суда, которые вследствие особых требований эксплуатации не могут удовлетворять положениям пунктов 1 и 2 настоящего правила, могут быть представлены на специальное рассмотрение Администрации.

4. a) Может учитываться седловатость палубы бака, даже если длина бака менее 0,15L, но более 0,07L, при условии что высота бака не меньше половины стандартной высоты надстройки, как определено в правиле 33, между 0,07L и носовым перпендикуляром.

b) Если высота бака меньше половины стандартной высоты надстройки, как определено в правиле 33, увеличенная высота в носу может определяться следующим образом:

i) Если палуба надводного борта имеет седловатость, простирающуюся от точки, находящейся в корму на 0,15L, – параболой, начинающейся на расстоянии 0,15L в корму от носового перпендикуляра на уровне, равном высоте борта на миделе судна, продолженной через точку пересечения переборки бака с палубой и доходящей до точки носового перпендикуляра, находящейся не выше уровня палубы бака (как показано на рис. 39.1). Однако, если значение высоты, обозначенной $h_t$ на рис. 39.1, меньше значения высоты, обозначенной $h_b$, то $h_t$ можно заменить на $h_b$ в действительной высоте в носу.

ii) Если палуба надводного борта имеет седловатость, простирающуюся от точки, находящейся менее чем на 0,15L, или не имеет седловатости, – линией, идущей от палубы бака у борта на 0,07L параллельно основной линии до носового перпендикуляра (как показано на рис. 39.2).

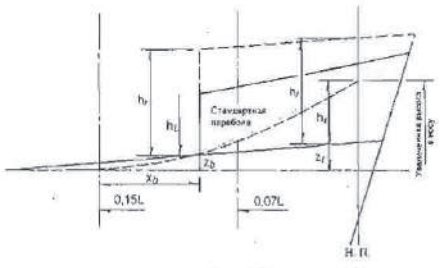



Рис. 39.1

$$h_t = Z_b\left(\frac{0,15L}{x_b}\right)^3 - Z_t$$

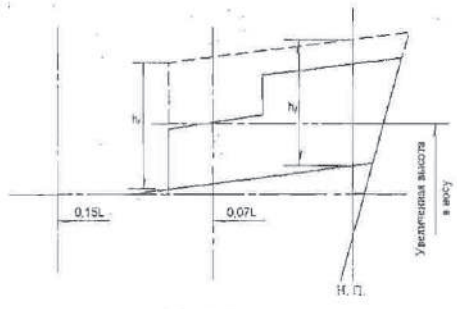



Рис. 39.2

$h_t$ – половина стандартной высоты надстройки, как определено в правиле 33.

5. Все суда, с назначенным надводным бортом типа "B", иные чем нефтяные танкеры*, танкеры-химовозы* и газовозы*, должны иметь дополнительный запас плавучести в носовой оконечности. На расстоянии 0,15L в корму от носового перпендикуляра сумма проекций площадей между летней грузовой ватерлинией и палубой у борта (A1 и A2 на рис. 39.3) и проекции площади закрытой надстройки, если она установлена, (A3) не должна быть менее:

$(0,15F_{min} + 4,0(L/3 + 10))L/1000$ (м$^2$),

где:

$F_{min}$ – рассчитано путем: $F_{min} = (F_0 \times f_1) + f_2$;
$F_0$ – табличный надводный борт, мм, взятый из таблицы 28.2, исправленный по правилу 27 9) или 27 10), смотря по тому, что применимо;
$f_1$ – поправка на коэффициент общей полноты, данная в правиле 30; и
$f_2$ – поправка на высоту борта, мм, данная в правиле 31.

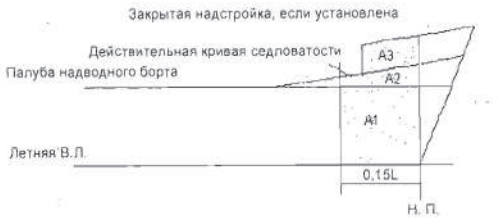



Рис. 39.3

## Правило 40
## Минимальные надводные борта

**Летний надводный борт**

1. Минимальным надводным бортом летом должен быть надводный борт, полученный из таблиц правила 28 и измененный поправками, указанными в правиле 27, если они применимы, в правилах 29, 30, 31, 32, 37, 38 и, если оно применимо, то и в правиле 39.

2. Надводный борт в соленой воде, рассчитанный в соответствии с пунктом 1, но без поправки на палубную линию, как это предусмотрено в правиле 32, должен быть не менее 50 мм. Для судов, имеющих в районе 1 люки с крышками, которые не отвечают требованиям правил 16 1) – 16 5) или 26, надводный борт должен быть не менее 150 мм.

**Тропический надводный борт**

3. Минимальным надводным бортом в тропической зоне должен быть надводный борт, полученный путем вычета из летнего надводного борта одной сорок восьмой летней осадки, измеренной от верхней кромки киля до центра кольца знака грузовой марки.

4. Надводный борт в соленой воде, рассчитанный в соответствии с пунктом 3, но без поправки на палубную линию, как это предусмотрено в правиле 32, не должен быть менее 50 мм. Для судов, имеющих в районе 1 люки с крышками, которые не отвечают требованиям правил 16 1) – 16 5) или 26, надводный борт должен быть не менее 150 мм.

* Нефтяные танкеры, танкеры-химовозы и газовозы, как они определены соответственно в правилах II-1/2.12, VII/8.2 и VII/11.2 действующей Международной конвенции по охране человеческой жизни на море.

Зимний надводный борт

5. Минимальным зимним надводным бортом должен быть надводный борт, полученный путем прибавления к летнему надводному борту одной сорок восьмой летней осадки, измеренной от верхней кромки киля до центра кольца знака грузовой марки.

Зимний надводный борт в Северной Атлантике

6. Минимальным надводным бортом для судов длиной не более 100 м, которые выходят в часть Северной Атлантики, определенную в правиле 52 (Приложение II), в течение зимнего сезона должен быть зимний надводный борт, увеличенный на 50 мм. Для других судов зимним надводным бортом в Северной Атлантике должен быть зимний надводный борт.

Надводный борт в пресной воде

7. Минимальный надводный борт в пресной воде с удельным весом 1,0 должен быть получен путем вычета из минимального надводного борта в соленой воде:

$$\frac{\Delta}{40T} \text{ (см)},$$

где: Δ – водоизмещение судна в соленой воде в тоннах по летнюю грузовую ватерлинию; и

T – число тонн на один сантиметр осадки в соленой воде при летней грузовой ватерлинии.

8. Если водоизмещение по летнюю грузовую ватерлинию не может быть установлено, то вычет составляет одну сорок восьмую летней осадки, измеренной от верхней кромки киля до центра кольца знака грузовой марки.

## ГЛАВА IV
## СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, КОТОРЫМ НАЗНАЧАЮТСЯ ЛЕСНЫЕ НАДВОДНЫЕ БОРТА

### Правило 41
### Применение настоящей главы

Правила 42 – 45 включительно применяются только к судам, которым назначаются лесные грузовые марки.

### Правило 42
### Определения

1. *Палубный лесной груз.* Термин "палубный лесной груз" означает груз леса, перевозимый на открытой части палубы надводного борта. Этот термин не распространяется на древесную массу или подобный ей груз.

2. *Лесная грузовая марка.* Палубный лесной груз может рассматриваться как придающий судну определенную дополнительную плавучесть и большую степень защиты от действия моря. По этой причине для судов, перевозящих палубный лесной груз, можно допустить уменьшение надводного борта, рассчитанное в соответствии с положениями правила 45, и нанесение марок на борту судна в соответствии с положениями правила 6 3) и 6 4). Однако для того чтобы применять такой специальный надводный борт, палубный лесной груз должен удовлетворять определенным условиям, изложенным ниже в правиле 44, а само судно также должно удовлетворять определенным условиям, связанным с его конструкцией, которые изложены в правиле 43.

### Правило 43
### Конструкция судна

Надстройка

1. Суда должны иметь бак по меньшей мере стандартной высоты и длиной не менее 0,07L. Кроме того, если судно имеет длину менее 100 м, то оно должно иметь в корме ют по меньшей мере стандартной высоты или возвышенный квартердек с палубной рубкой по меньшей мере такой же общей высоты.

Цистерны двойного дна

2. Цистерны двойного дна, расположенные в районе половины длины судна в средней его части, должны иметь надлежащее водонепроницаемое продольное деление.

Фальшборты

3. Судно должно быть оборудовано либо постоянными и снабженными необходимыми штормовыми портиками фальшбортами высотой не менее 1 м, с ребрами жесткости у верхней кромки и поддерживаемыми прочными фальшбортными стойками, прикрепленными к палубе, либо надежным леерным устройством такой же высоты и особо прочной конструкции.

### Правило 44
### Размещение груза

Общие положения

1. Отверстия на открытой палубе, над которыми размещается груз, должны быть надежно закрыты и задраены.

   Вентиляторы и воздушные трубы должны быть надежно защищены.

2. Палубный лесной груз должен укладываться по меньшей мере по всей имеющейся длине, которая составляет длину колодца или суммарную длину колодцев между надстройками.

   Если ограничивающей кормовой надстройки нет, то лес следует укладывать по меньшей мере до кормового конца последнего кормового люка.

   Палубный лесной груз должен укладываться по всей ширине судна как можно ближе к бортам судна, принимая во внимание такие препятствия, как леерные ограждения, фальшбортные стойки, стойки, проход для лоцманов и т. д., при условии что любой образовавшийся при этом зазор у борта судна не будет превышать в среднем 4% ширины судна. Лес должен быть уложен возможно более плотно на высоту, не меньшую чем стандартная высота надстройки, но не возвышенного квартердека.

3. На судне, совершающем плавание зимой в зимней сезонной зоне, высота палубного груза над открытой палубой не должна превышать одной трети наибольшей ширины судна.

4. Палубный лесной груз должен быть компактно уложен, обвязан и закреплен. Ни в коем случае он не должен затруднять управление судном и необходимые работы на нем.

Стойки

5. Если по роду перевозимого леса требуются стойки, то они должны быть достаточно прочными с учетом ширины судна. Прочность стоек не должна превышать прочности фальшборта, а расстояние между ними должно соответствовать длине и роду перевозимого леса, но не должно превышать 3 м. Для крепления стоек должны быть предусмотрены прочные угольники или металлические башмаки, или другие такие же надежные средства.

Найтовы

6. Палубный лесной груз должен быть надежно закреплен по всей своей длине системой найтовов, принятой Администрацией с учетом характера перевозимого леса.

Остойчивость

7. Должны быть приняты меры для обеспечения надлежащего запаса остойчивости на всех стадиях рейса с учетом возможного увеличения веса, например вследствие намокания груза или обледенения, где это применимо, а также уменьшения веса, например вследствие расходования топлива и запасов.

Защита экипажа, доступ в машинные помещения и прочее

8. В дополнение к требованиям правила 25 5) леерные ограждения или спасательные леера с промежутками между леерами по вертикали не более 350 мм должны быть установлены с каждой стороны палубного груза на высоте не менее 1 м над грузом.

   Кроме того, как можно ближе к диаметральной плоскости судна должен предусматриваться предпочтительно проволочный трос, туго натянутый с помощью винтового талрепа. Стойки, поддерживающие все леерные ограждения и спасательные леера, должны быть так расположены, чтобы предотвратить чрезмерный прогиб. Если груз расположен неровно, должна предусматриваться безопасная поверхность для прохода шириной не менее 600 мм, установленная над грузом и надежно закрепленная под спасательным леером или рядом с ним.

9. Если выполнение указанных в пункте 8 требований практически невозможно, должны использоваться альтернативные средства, удовлетворяющие требованиям Администрации.

Рулевые устройства

10. Рулевые устройства должны быть надежно защищены от повреждений грузом и должны быть, насколько возможно, легкодоступными. Должно быть предусмотрено надежное средство для управления рулем в случае поломки главного рулевого привода.

### Правило 45
### Вычисление надводного борта

1. Минимальный летний надводный борт вычисляется в соответствии с правилами 27 5), 27 6), 27 14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 и 38, однако, приведенные в правиле 37 проценты заменяются следующими:

Таблица 45.1

| | Суммарная расчетная длина надстройки | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1,0L |
| **Процент вычетов для всех типов надстроек** | 20 | 31 | 42 | 53 | 64 | 70 | 76 | 82 | 88 | 94 | 100 |

Проценты для промежуточных длин надстроек должны быть получены линейной интерполяцией.

2. Зимний лесной надводный борт должен быть получен прибавлением к летнему лесному надводному борту одной тридцать шестой расчетной летней лесной осадки.

3. Зимний лесной надводный борт в Северной Атлантике должен совпадать с зимним надводным бортом в Северной Атлантике, предписанным правилом 40 6).

4. Тропический лесной надводный борт должен быть получен вычетом из летнего лесного надводного борта одной сорок восьмой расчетной летней лесной осадки.

5. Лесной надводный борт в пресной воде должен вычисляться в соответствии с правилом 40 7), основываясь на летней лесной грузовой ватерлинии, или правилом 40 8), основываясь на летней лесной осадке, измеренной от верхней кромки киля до летней лесной грузовой ватерлинии.

6. Лесные надводные борта могут назначаться судам типа "B" с уменьшенными надводными бортами, при условии что лесные надводные борта рассчитаны на основании обычного надводного борта типа "B".

7. На судах типа "B" с уменьшенным надводным бортом зимняя лесная грузовая марка и/или зимняя лесная грузовая марка для Северной Атлантики наносятся на том же самом уровне, что и зимняя грузовая марка, если зимняя лесная марка и/или зимняя лесная марка для Северной Атлантики по расчету оказываются ниже зимней грузовой марки.".

## ПРИЛОЖЕНИЕ II
## ЗОНЫ, РАЙОНЫ И СЕЗОННЫЕ ПЕРИОДЫ

**Правило 49 - Тропические сезонные районы**

2 Существующий текст пункта 7 b) заменяется следующим:

"b) Район, ограниченный:

на севере и востоке – южной границей тропической зоны;

на юге – параллелью 24° южной широты от восточного побережья Австралии до 154° восточной долготы, оттуда по меридиану 154° восточной долготы до тропика Козерога, оттуда тропиком Козерога до 150° западной долготы, оттуда по меридиану 150° западной долготы до 20° южной широты и оттуда по параллели 20° южной широты до точки, где она пересекает южную границу тропической зоны; и

на западе – границами района, находящегося в пределах Большого Барьерного рифа, включенного в тропическую зону, и восточным побережьем Австралии.

Сезонные периоды:

ТРОПИЧЕСКИЙ: с 1апреля по 30 ноября
ЛЕТНИЙ: с 1 декабря по 31 марта.".

RESOLUCIÓN MSC.143(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)

## ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO en su 77º periodo de sesiones enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al Anexo B del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las rechazan;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2005, tras haberse aceptado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son parte en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

ANEXO

## ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

1 El texto existente del Anexo I del anexo B se sustituye por el siguiente:

"ANEXO I

### REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

### CAPÍTULO I - GENERALIDADES

Las reglas suponen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre, etc., son adecuadas para asegurar una estabilidad suficiente del buque y evitar esfuerzos estructurales excesivos.

Las reglas suponen también que se han cumplido las prescripciones internacionales relativas a estabilidad y compartimentado que existan.

#### Regla 1
#### Resistencia y estabilidad sin avería de los buques

1) La Administración deberá asegurarse de que la resistencia estructural general del buque es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado.

2) Podrá considerarse que el buque que se proyecte, construya y mantenga de conformidad con las correspondientes prescripciones de una organización, incluidas las sociedades de clasificación, reconocida por la Administración o con las normas nacionales aplicables de la Administración, de acuerdo con lo dispuesto en la regla 2-1, tiene un grado aceptable de resistencia. Estas disposiciones se aplicarán a todas las estructuras, equipo y accesorios abarcados por este anexo para los que no se den expresamente normas de resistencia y construcción.

3) Los buques se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración.

#### Regla 2
#### Aplicación

1) A los buques de propulsión mecánica y a las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en las reglas 1 a 40, inclusive.

2) A los buques que transporten cubertadas de madera se les podrán asignar, además de los francobordos prescritos en el párrafo 1), francobordos para el transporte de madera en cubierta, calculados de acuerdo con lo previsto en las reglas 41 a 45.

3) A los buques proyectados para llevar velas, bien sea como único medio de propulsión o como medio auxiliar, y a los remolcadores, se les asignarán francobordos calculados con arreglo a las disposiciones de las reglas 1 a 40, inclusive. Se les podrá exigir el francobordo adicional que determine la Administración.

4) A los buques de madera o de construcción mixta, o de otros materiales cuyo uso haya sido aprobado por la Administración, o a aquellos buques cuyas características de construcción sean tales que la aplicación de las prescripciones de este Anexo sea injustificada o impracticable, se les asignarán los francobordos que determine la Administración.

5) Las reglas 10 a 26, inclusive, se aplicarán a todos aquellos buques a los que se haya asignado francobordo mínimo. A los buques a los que se haya asignado francobordo mayor que el mínimo, se les podrá hacer alguna concesión al aplicarles estas prescripciones, siempre que la Administración juzgue satisfactorias las condiciones de seguridad previstas.

6) Si el francobordo de verano asignado se aumenta de modo que el calado resultante no sea superior al calado correspondiente al francobordo mínimo de verano para el mismo buque, pero que la cubierta de francobordo hipotética esté situada por debajo de la cubierta de francobordo real a una distancia de ésta como mínimo igual a la altura normal de una superestructura, las condiciones de asignación conformes con las reglas 12, 14-1 a 20, 23, 24 y 25, aplicables a la cubierta de francobordo real pueden ser las prescritas para una cubierta de superestructura.

7) A menos que se indique expresamente otra cosa, las reglas del presente Anexo se aplicarán a los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005.

8) Para los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005, la Administración se asegurará de que se cumplen las prescripciones aplicables en virtud del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, adoptado por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 1988.

9) Se considerará que las naves de gran velocidad que cumplen las prescripciones del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.97(73) (Código NGV 2000), y que se han reconocido y certificado según lo estipulado en el Código, cumplen lo prescrito en este anexo. Los certificados y permisos expedidos en virtud del Código NGV 2000 tendrán la misma validez y el mismo reconocimiento que los certificados expedidos en virtud de este anexo.

**Regla 2-1**
**Autorización de organizaciones reconocidas**

Las organizaciones, incluidas las sociedades de clasificación, a que se hace referencia en el artículo 13 del Convenio y en la regla I 2) cumplirán las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), según sean enmendadas por la Organización, así como las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), según sean enmendadas por la Organización, siempre que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas según las disposiciones del artículo VI del presente Protocolo.

**Regla 3**
**Definiciones de los términos usados en los anexos**

1) *Eslora*

a) Se tomará como eslora (L) el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto alto de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor.

b) En los buques sin mecha de timón, se tomará como eslora (L) el 96% de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado.

c) Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación) (véase la figura 3.1).

d) En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado $D_{mín}$, obtenido trazando una línea paralela a la línea de la quilla del buque (incluido el talón) y tangente a la línea de arrufo de trazado de la cubierta de francobordo. El puntal mínimo de trazado es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado del punto de tangencia (véase la figura 3.2).




Figura 3.1

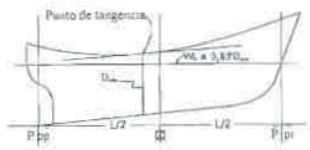



Figura 3.2

2) *Perpendiculares.* Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la eslora.

3) *Centro del buque.* El centro del buque será el punto medio de la eslora (L).

4) *Manga.* A menos que se indique expresamente otra cosa, la manga (B) será la manga máxima del buque, medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna, en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales.

5) *Puntal de trazado*

a) El puntal de trazado será la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado. En los barcos de madera y de construcción mixta esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra sea cóncava o cuando existan tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.

b) En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta y del costado, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular.

c) Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

6) *Puntal de francobordo (D)*

a) El puntal de francobordo (D) será el puntal de trazado en el centro del buque más el espesor de la cubierta de francobordo en el costado.

b) El puntal de francobordo (D) en un buque con trancanil redondeado de radio superior al 4% de la manga (B) o en el que la parte alta de los costados tenga una forma fuera de lo normal, será el puntal de francobordo correspondiente a un buque que tuviera una cuaderna maestra con costados verticales en la obra muerta y con la misma brusca del bao, y el área transversal de la parte superior igual a la correspondiente a la cuaderna maestra del buque real.

7) *Coeficiente de bloque*

a) El coeficiente de bloque ($C_b$) vendrá dado por la fórmula:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1};$$

donde:

$\nabla$ será el volumen del desplazamiento de trazado del buque, excluidos los apéndices, en un buque con forro metálico, y el volumen de desplazamiento de la superficie exterior del casco en los buques con forro de cualquier otro material, ambos tomados a un calado de trazado $d_1$; siendo

$d_1$ el 85% del puntal mínimo de trazado.

b) Para calcular el coeficiente de bloque de una nave multicasco, se utilizará la manga máxima (B) definida en el párrafo 5), y no la manga de un solo casco.

8) *Francobordo*

El francobordo asignado será la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alto de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga correspondiente.

9) *Cubierta de francobordo*

a) La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierre en todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco.

b) Cubierta inferior como cubierta de francobordo

A petición del armador y sujeto a la aprobación de la Administración, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de la maquinaria y los mamparos de los raseles, y continua de banda a banda.

i) Cuando esta cubierta inferior sea escalonada, se tomará como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea, paralelamente a la parte más alta de dicha cubierta.

ii) Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extienda por encima de la cubierta de francobordo se considerará como una superestructura en lo que respecta a la aplicación de las condiciones de asignación y al cálculo del francobordo. El francobordo se calculará desde esta cubierta.

iii) Cuando se designe como cubierta de francobordo una cubierta inferior, dicha cubierta constará como mínimo de palmejares de construcción apropiada en los costados del buque y de palmejares transversales en cada mamparo estanco que se extienda hasta la cubierta superior, en el interior de los espacios de carga. Estos palmejares serán tan anchos como lo permita su correcta instalación, teniendo presentes la estructura y la explotación del buque. Los palmejares se dispondrán de modo que también se puedan cumplir las prescripciones estructurales.

c) Cubierta de francobordo discontinua, cubierta de francobordo escalonada

i) Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que se extienda hasta el costado del buque y tenga una longitud de más de un metro, la línea más baja de la cubierta expuesta y la prolongación de esa línea paralelamente a la parte más elevada de la cubierta se tomará como cubierta de francobordo (véase la figura 3.3).

ii) Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que no se extiende hasta el costado del buque, la parte más elevada de la cubierta se tomará como cubierta de francobordo.

iii) Los nichos que no se extiendan de banda a banda de una cubierta inferior a la expuesta designada como la cubierta de francobordo podrán omitirse siempre que todas las aberturas de la cubierta expuesta a la intemperie dispongan de dispositivos de cierre estancos a la intemperie.

iv) Se deberá prestar la debida atención al desagüe de los nichos expuestos y a los efectos de superficie libre sobre la estabilidad.

v) Las disposiciones de los apartados i) a iv) no están destinadas a aplicarse a las dragas, gánguiles u otros tipos de buques análogos dotados de grandes bodegas sin tapas de escotilla, debiéndose examinar cada caso por separado.

Línea paralela a la cubierta de francobordo

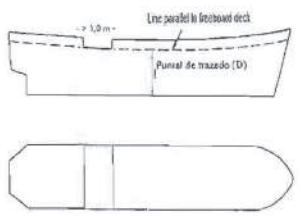



Figura 3.3

10) *Superestructura*

a) Una superestructura será una construcción provista de techo y dispuesta encima de la cubierta de francobordo, que se extienda de banda a banda del buque o cuyo forro lateral no esté separado del forro del costado más de un 4% de la manga (B).

b) Una superestructura cerrada será aquella:

i) que tenga mamparos de cierre de construcción eficiente;

ii) cuyas aberturas de acceso, si existen en estos mamparos, estén provistas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12;

iii) en la que todas las demás aberturas, en los costados o en los extremos de la superestructura, estén dotadas de medios eficientes de cierre, estancos a la intemperie.

Por otra parte, un puente o una toldilla no se considerarán superestructuras cerradas, a menos que estén dotados de acceso para que la tripulación, a partir de cualquier punto de la cubierta completa expuesta más alta, o desde un punto más alto, pueda llegar a la maquinaria y demás lugares de trabajo situados en el interior de estas superestructuras, por otros medios que puedan utilizarse en todo momento cuando estén cerradas las aberturas de los mamparos.

c) La altura de una superestructura será la altura mínima vertical medida en el costado desde el canto alto de los baos de la cubierta de la superestructura hasta el canto alto de los baos de la cubierta de francobordo.

d) La longitud de una superestructura (S) será la longitud media de la parte de superestructura situada dentro de la eslora (L).

e) Puente. El puente será una superestructura que no se extienda hasta la perpendicular de proa, ni tampoco hasta la perpendicular de popa.

f) Toldilla. La toldilla será una superestructura que se extienda en dirección a proa desde la perpendicular de popa hasta un punto situado a popa de la perpendicular de proa. La toldilla puede empezar un punto que se encuentre a popa de la perpendicular de popa.

g) Castillo de proa. El castillo de proa será una superestructura que se extienda en dirección a popa desde la perpendicular de proa hasta un punto a proa de la perpendicular de popa. El castillo de proa podrá comenzar en un punto que se encuentre a proa de la perpendicular de proa.

h) Superestructura completa. Una superestructura completa será aquella que se extienda como mínimo desde la perpendicular de proa a la de popa.

i) Cubierta de saltillo. La cubierta de saltillo será una superestructura que se extienda hacia proa desde la perpendicular de popa, que por lo general tenga una altura inferior a la de una superestructura normal y que disponga de un mamparo proel intacto (portillos fijos con ojos de buey eficientes y tapas de registro empernadas) (véase la figura 3.4). Cuando el mamparo proel no esté intacto por incluir puertas y aberturas de acceso, la superestructura se considerará una toldilla.

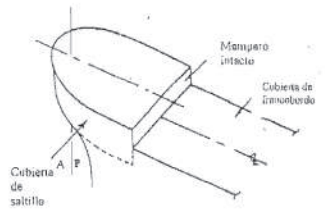



Figura 3.4

11) *Cubierta de superestructura.* Una cubierta de superestructura será aquella que forme el cerramiento superior de una superestructura.

12) *Buque de cubierta corrida.* Un buque de cubierta corrida será el que no tenga superestructuras sobre la cubierta de francobordo.

13) *Estanco a la intemperie.* Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque sea cual sea el estado de la mar.

14) *Estanco al agua.* Estanco al agua significa capaz de impedir el paso del agua a través de la estructura en ambos sentidos con el apropiado margen de resistencia a la presión debida a la máxima columna de agua que pueda tener que soportar.

15) *Pozo.* Un pozo será cualquier zona de la cubierta expuesta a la intemperie en la que pueda acumularse agua. Se consideran pozos las zonas de cubierta rodeadas de estructuras de cubierta por dos o más lados.

## Regla 4
## Línea de cubierta

La línea de cubierta será una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm de ancho. Estará marcada en el centro del buque, a cada costado, y su borde superior pasará, normalmente, por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de francobordo corte a la superficie exterior del forro (como se indica en la figura 4.1). No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente. La situación del punto de referencia y la identificación de la cubierta de francobordo deben indicarse en todos los casos en el Certificado Internacional de Francobordo.

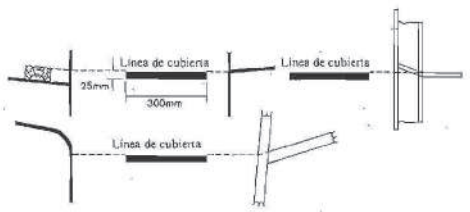



Figura 4.1 - Línea de cubierta

## Regla 5
## Marca de francobordo

La marca de francobordo estará formada por un anillo de 300 mm de diámetro exterior y 25 mm de ancho, cortado por una línea horizontal de 450 mm de longitud y 25 mm de anchura, cuyo borde superior pasa por el centro del anillo. El centro del anillo deberá colocarse en el centro del buque y a una distancia igual al francobordo mínimo de verano asignado, medida verticalmente por debajo del borde superior de la línea de cubierta (como se indica en la figura 6.1).

## Regla 6
## Líneas que se usarán con la marca de francobordo

1) Las líneas de carga que indican los francobordos asignados de acuerdo con estas reglas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura que se extenderán hacia proa y en ángulo recto, a menos que expresamente se disponga de otro modo, de una línea vertical de 25 mm de anchura marcada a una distancia de 540 mm a proa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.1).

2) Se usarán las siguientes líneas de carga:

a) la línea de carga de verano, indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del anillo y también por el borde superior de una línea marcada V;

b) la línea de carga de invierno, indicada por el borde superior de una línea marcada I;

c) la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, indicada en el borde superior de una línea marcada ANI;

d) la línea de carga tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada T;

e) la línea de carga de verano en agua dulce, indicada por el borde superior de una línea marcada D. La línea de carga de verano en agua dulce se marcará hacia popa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce y la línea de carga de verano representará el permiso de agua dulce.

f) la línea de carga en agua dulce tropical vendrá indicada por el borde superior de una línea marcada TD y dispuesta a popa de la línea vertical.

3) Si se asignan francobordos para el transporte de madera en cubierta de acuerdo con estas reglas, además de las líneas de carga ordinarias, se marcarán las líneas de carga para madera sobre cubierta. Estas líneas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura, dispuestas hacia popa, a menos que se disponga expresamente otra cosa, y formando ángulo recto con una línea vertical de 25 mm de anchura, situada a una distancia de 540 mm a popa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.2).

4) Se usarán las siguientes líneas de carga para madera:

a) la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MV;

b) la línea de carga de invierno para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MI;

c) la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MANI;

d) la línea de carga tropical para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MT;

e) la línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MD y dispuesta hacia proa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta y la línea de carga de verano para madera representará el permiso de agua dulce.

f) la línea de carga en agua dulce para el transporte de madera en cubierta en la zona tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada MTD y dispuesta hacia proa de la línea vertical.

5) Estas líneas podrán omitirse cuando las características de un buque, la naturaleza del servicio del mismo o los límites asignados a sus zonas de navegación hagan inaplicables alguna de ellas.

6) Cuando a un buque se le asigne un francobordo mayor que el mínimo, de manera que la línea de carga se marque al mismo nivel o por debajo de la línea de carga periódica más baja que corresponda al francobordo mínimo de acuerdo con el presente Protocolo, no necesitará marcarse más que la línea de carga en agua dulce.

7) Cuando una línea de carga de invierno en el Atlántico Norte sea idéntica a la línea de carga de invierno que corresponde a la misma línea vertical, esta línea de carga se marcará I.

8) Las líneas de carga adicionales/alternativas exigidas por otros convenios internacionales en vigor podrán marcarse en ángulo recto hacia popa de la línea vertical indicada en el párrafo 1).

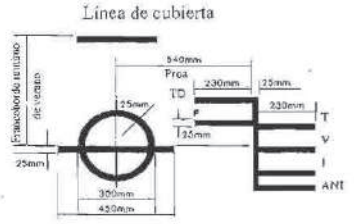



Figura 6.1 - Marca de líneas de carga y líneas que se usarán con esta marca

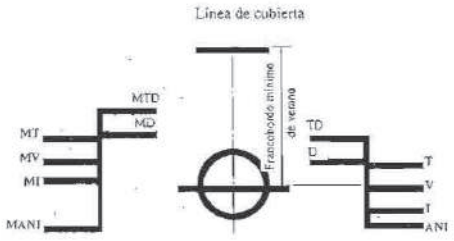



Figura 6.2 - Marca de líneas de carga para madera y líneas que se usarán con esta marca

Regla 7
Marca de la Autoridad asignadora del francobordo

La marca de la Autoridad que asigna las líneas de carga podrá indicarse junto al anillo, por encima de la línea horizontal que pasa a través de su centro, o por encima y por debajo de ella. Esta marca consistirá en no más de cuatro iniciales, para identificar el nombre de la autoridad, de unas dimensiones aproximadas de 115 mm de altura y 75 mm de anchura.

Regla 8
Detalles de las marcas

El anillo, líneas y letras se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro, o en negro sobre un fondo claro. Se marcarán también permanentemente en los costados del buque, a satisfacción de la Administración. Las marcas serán bien visibles, y si es necesario se adoptarán medidas especiales con ese objeto.

Regla 9
Comprobación de las marcas

El Certificado Internacional de Francobordo no se expedirá a un buque hasta que el funcionario o inspector que actúe de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Convenio haya certificado que las marcas están indicadas correctamente y en forma permanente en los costados del buque.

## CAPÍTULO II - CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Regla 10
Información que deberá suministrarse al capitán

1) El capitán de todo buque nuevo deberá recibir información para disponer la carga y lastrar su buque de tal modo que se evite someter la estructura del buque a cualquier esfuerzo inadmisible, teniendo en cuenta que esta exigencia no se aplicará a aquellos buques que por su eslora, proyecto o tipo la Administración considere que es innecesario.

2) Se facilitará información al capitán de una forma aprobada por la Administración o una organización reconocida. Se llevará bordo en todo momento información relativa a la estabilidad e información relativa a la carga también relacionada con la resistencia del buque cuando se requiera en virtud de lo estipulado en el párrafo 1), con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración

3) El buque que, al término de su construcción, no tenga que ser objeto de una prueba de estabilidad en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor:

   a) será sometido a dicha prueba con objeto de determinar su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad en rosca;

   b) quedará exento, si la Administración lo aprueba, de dicha prueba de estabilidad al término de su construcción, a condición de que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y se demuestre, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque;

   c) si la Administración decide que la realización de una prueba de estabilidad no es practicable o segura, o produce resultados inadecuados debido a las proporciones, medios, resistencia o forma del casco específicos de un buque, se podrán determinar las características del buque en rosca mediante un cálculo detallado del peso, confirmado por un reconocimiento del buque en rosca.

   d) llevará a bordo, a disposición del capitán, toda la información que sea necesaria para poder obtener por procedimientos rápidos y sencillos una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en todas las condiciones de servicio normal que quepa esperar; y.

   e) llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración.

4) Si un buque experimenta alteraciones que afecten materialmente a la información facilitada al capitán sobre la estabilidad o la carga, se hará llegar a éste información con las oportunas correcciones. Si es necesario, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad.

Regla 11
Mamparos extremos de las superestructuras

Los mamparos en los extremos expuestos de las superestructuras cerradas deberán tener un nivel de resistencia aceptable.

Regla 12
Puertas

1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de los extremos de superestructuras cerradas deberán ir dotadas de puertas de acero o de otro material equivalente, afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo, y con marcos, refuerzos y accesorios tales que la resistencia del conjunto sea equivalente a la del mamparo intacto, y estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios de sujeción previstos para garantizar la estanquidad a la intemperie de estas puertas estarán formados por frisas y trincas u otros medios equivalentes unidos permanentemente al mamparo o a las propias puertas, y éstas estarán dispuestas de forma que puedan ser manejadas desde ambos lados del mamparo.

2) A menos que la Administración disponga otra cosa, las puertas se abrirán hacia fuera para dar una protección adicional contra el impacto del mar.

3) Excepto cuando se disponga otra cosa en estas reglas, la altura de los umbrales de las aberturas de acceso en los mamparos de los extremos de las superestructuras cerradas será por lo menos de 380 mm sobre la cubierta.

4) Se evitará la instalación de umbrales desmontables. No obstante, a fin de facilitar las operaciones de carga y descarga de piezas de respeto pesadas u otras piezas análogas, se podrán instalar umbrales desmontables con las siguientes condiciones:

   a) los umbrales se instalarán antes de que el buque zarpe; y

   b) llevarán frisas y pernos pasantes próximos entre sí.

Regla 13
Emplazamiento de las escotillas, bajadas y ventiladores

Para la aplicación de estas reglas, se definen en la forma siguiente dos clases de emplazamiento de escotillas, bajadas y ventiladores:

Emplazamiento de clase 1 - Sobre las cubiertas expuestas de francobordo y saltillo, y sobre las cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa.

Emplazamiento de clase 2 - Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a popa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.

Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a dos alturas normales de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.

Regla 14
Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas

1) La construcción y los medios para asegurar la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2, deberán ser, al menos, equivalentes a los requeridos por la regla 16, a menos que la aplicación de la regla 15 a tales escotillas sea concedida por la Administración.

2) Las brazolas y las tapas de las escotillas expuestas sobre las cubiertas situadas por encima de la cubierta de superestructuras deberán satisfacer las prescripciones de la Administración.

Regla 14-1
Brazolas de escotilla

1) Las brazolas de escotillas deberán ser de construcción sólida de acuerdo con su emplazamiento, y su altura sobre cubierta será como mínimo la siguiente:

   a) 600 mm si están en emplazamientos de clase 1; y

   b) 450 mm si están en emplazamientos de clase 2.

2) En el caso de las escotillas que cumplen lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 5), la altura de estas brazolas podrá reducirse, e incluso podrán suprimirse totalmente las brazolas, a condición de que la Administración quede satisfecha de que la seguridad del buque no se compromete por ello, sea cual fuere el estado de la mar.

Regla 15
Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y liantas

Tapas de escotilla

1) La anchura de cada una de las superficies de soporte para las tapas de escotilla será, al menos, de 65 mm.

2) Cuando las tapas sean de madera, el espesor neto será, al menos, de 60 mm para luces no mayores de 1,5 m.

3) Cuando las tapas sean de acero dulce la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por

el factor 1,25 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de modo que la deflexión no sea mayor de 0,0056 multiplicado por la distancia entre apoyos.

Galeotas

4) Cuando las galeotas destinadas a soportar las tapas de escotilla sean de acero dulce, la resistencia se calculará con cargas supuestas no menores de 3,5 t/m$^2$ en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menores de 2,6 t/m$^2$ en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de forma que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la distancia entre apoyos.

5) Las cargas supuestas en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 podrán reducirse a 2 t/m$^2$ para buques de 24 m de eslora, y no serán inferiores a 3,5 t/m$^2$ para buques de 100 m de eslora. Las cargas correspondientes a las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2 podrán reducirse a 1,5 t/m$^2$ y 2,6 t/m$^2$, respectivamente. En todos los casos, los valores correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Tapas "pontón"

6) Cuando se utilicen tapas "pontón" de acero dulce, en lugar de galeotas y tapas, la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán proyectarse de manera que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la luz. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no serán de espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos y nunca inferior a 6 mm.

7) La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales distintos al acero dulce serán equivalentes a las correspondientes al acero dulce, sometiéndose a este respecto a la aprobación de la Administración.

Apoyos o tinteros

8) Los apoyos o tinteros para galeotas serán de construcción sólida y deberán asegurar la colocación y fijación eficaces de las galeotas. Cuando se utilicen galeotas de corredera, la disposición adoptada deberá asegurar su adecuada colocación cuando la escotilla esté cerrada.

Galápagos

9) Los galápagos deberán sujetarse a la pendiente de las cuñas. Serán al menos de 65 mm de anchura e irán espaciados no más de 600 mm de centro a centro; los galápagos dispuestos a lo largo de cada banda, o en los extremos de las escotillas no estarán a más de 150 mm de las esquinas de las escotillas.

Llantas y cuñas

10) Las llantas y cuñas serán sólidas y estarán en buen estado. Las cuñas serán de madera dura o de otro material equivalente. Deberán tener una pendiente no mayor de 1 : 6 y el espesor en la punta no será inferior a 13 mm.

Encerados

11) Se dispondrán al menos dos capas de encerado en buenas condiciones para cada escotilla situada en emplazamientos de las clases 1 ó 2. Los encerados serán perfectamente estancos y de resistencia suficiente. Serán de un material de peso y calidad mínimos aprobados.

Fijación de las tapas de escotilla

12) Para todas las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 se dispondrán barras de acero u otros medios equivalentes con objeto de fijar de manera eficaz e independiente cada una de las tapas de escotilla, después de haber colocado las llantas de los encerados. Las tapas de escotilla de más de 1,5 m de longitud deberán fijarse al menos por dos de tales dispositivos de sujeción.

## Regla 16
## Escotillas cerradas por tapas estancas de acero u otros materiales equivalentes

1) Todas las escotillas en emplazamientos de clase 1 y de clase 2 estarán provistas de tapas de acero u otro material equivalente. Salvo por lo dispuesto en la regla 14 2), tales tapas serán estancas a la intemperie y estarán dotadas de frisas y trincas. Los medios empleados para asegurar y mantener la estanquidad a la intemperie serán satisfactorios a juicio de la Administración. Las disposiciones tomadas permitirán asegurar que la estanquidad se mantiene sea cual fuere el estado de la mar, y con este fin se exigirán pruebas de estanquidad en el reconocimiento inicial, y también se podrán exigir en los reconocimientos anuales o de renovación, o a intervalos más cortos.

Cargas mínimas de proyecto de las tapas de escotilla

2) Para buques de eslora igual o superior a 100 m

a) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1 en la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque se proyectarán para una carga debida a las olas en la perpendicular de proa, calculada a partir de la siguiente ecuación:

Carga = $5 + (L_H - 100)a$ en t/m$^2$

siendo

$L_H$ L para los buques de eslora igual o inferior a 340 m pero no inferior a 100 m;

L la eslora del buque (en metros), definida en la regla 3;

$L_H$ equivale a 340 m en el caso de buques de más de 340 m de eslora;

a se indica en la tabla 16.1,

y se reducirán linealmente a 3,5 t/m$^2$ en el extremo de la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque, tal y como se indica en la tabla 16.2. La carga de proyecto utilizada para cada tapa de escotilla se determinará conforme al emplazamiento de su punto medio.

b) Para todas las demás tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1, la carga proyectada será de 3,5 t/m$^2$.

c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 2,6 t/m$^2$.

d) Cuando una escotilla situada en emplazamientos de clase 1 se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo, se la podrá proyectar para una carga de 3,5 t/m$^2$.

| | a |
|---|---|
| Buques de francobordo asignado del tipo B | 0,0074 |
| Buques a los que se les ha asignado francobordo reducido mediante las reglas 27 9) o 10) | 0,0363 |

Tabla 16.1

3) Para buques de eslora igual a 24 m

a) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1 en la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque se proyectarán para una carga debida a las olas de 2,43 t/m$^2$ en la perpendicular de proa y se reducirán linealmente a 2 t/m$^2$ al final de la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque, según se indica en la tabla 16.2. La carga de proyecto utilizada en cada tapa de escotilla se determinará conforme al emplazamiento de su punto medio.

b) Para todas las demás tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1, la carga proyectada será de 2 t/m$^2$.

c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 1,5 t/m$^2$.

d) Cuando una escotilla situada en un emplazamiento de clase 1 se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo, se la podrá proyectar para una carga de 2 t/m$^2$.

4) Para buques de eslora entre 24 y 100 m, y para emplazamientos entre la perpendicular de proa (Ppr) y 0,25 L, la carga debida a las olas se obtendrá por interpolación lineal según se indica en la tabla 16.2.

| | Posición longitudinal | | |
|---|---|---|---|
| | Ppr | 0,25L | A popa de 0,25L |
| L >100 m | | | |
| Cubierta de francobordo | Ecuación en 16 2) a) | 3,5 t/m$^2$ | 3,5 t/m$^2$ |
| Cubierta de superestructura | 3,5 t/m$^2$ | | 2,6 t/m$^2$ |
| L = 100 m | | | |
| Cubierta de francobordo | 5 t/m$^2$ | 3,5 t/m$^2$ | 3,5 t/m$^2$ |
| Cubierta de superestructura | 3,5 t/m$^2$ | | 2,6 t/m$^2$ |
| L = 24 m | | | |
| Cubierta de francobordo | 2,43 t/m$^2$ | 2 t/m$^2$ | 2 t/m$^2$ |
| Cubierta de superestructura | 2 t/m$^2$ | | 1,5 t/m$^2$ |

Tabla 16.2

5) Todas las tapas de escotilla se proyectarán de modo que:

a) el producto del esfuerzo máximo determinado conforme a las cargas antedichas por el factor 1,25 no exceda de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad, del material en tensión y la resistencia crítica al pandeo del material en compresión;

b) la deflexión no sea superior a 0,0056 veces la distancia entre apoyos;

c) las planchas de acero que formen la parte superior de las tapas no tenga un espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos, o a 6 mm, si este valor es mayor; y

d) se incorpore un margen de corrosión adecuado.

Medios para asegurar la estanquidad a la intemperie

6) Los medios empleados para asegurar y mantener la estanqueidad a la intemperie que no sean frisas y trincas deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

7) Las tapas de escotilla que descansen en brazolas se mantendrán en su posición cerrada mediante dispositivos capaces de soportar las cargas que actúen horizontalmente sea cual fuere el estado de la mar.

## Regla 17
## Aberturas de los espacios de máquinas

1) Las aberturas de los espacios de máquinas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 estarán dotadas de marcos adecuados y encerradas eficazmente por una construcción de acero de resistencia ampliamente suficiente; cuando estas construcciones no estén protegidas por otras estructuras, se estudiará especialmente su resistencia. Las aberturas de acceso en estas construcciones estarán dotadas de puertas que satisfagan lo prescrito en la regla 12 1), debiendo ser sus umbrales de una altura mínima de 600 mm sobre cubierta si están en emplazamientos de clase 1, y al menos de 380 mm sobre cubierta si están en emplazamientos de clase 2. Las demás aberturas existentes en estas construcciones estarán dotadas de tapas equivalentes fijadas de manera permanente en la posición adecuada.

2) En el caso de los guardacalores de máquinas que no estén protegidos por otras estructuras, se

exigirán puertas dobles, (es decir, puertas internas y externas que se ajusten a lo dispuesto en la regla 12 1)), en los buques con un francobordo asignado inferior a los que figuran en la tabla 28.2 de la regla 28. Se dispondrá un umbral interno de 230 mm, además del umbral externo de 600 mm.

3) Las brazolas de los guardacalores de calderas, de las chimeneas o de los ventiladores de máquinas, situadas en puntos expuestos sobre la cubierta de francobordo o la cubierta de superestructuras, deberán estar dispuestas a la mayor altura posible y razonable sobre cubierta. En general, los ventiladores necesarios para la ventilación continua del espacio de máquinas dispondrán de brazolas de una altura suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla 19 3) sin tener que instalar dispositivos de cierre estancos a la intemperie. Los ventiladores necesarios para la ventilación continua de la sala del generador de emergencia, si se considera que ésta tiene flotabilidad en los cálculos de estabilidad, o que protege la abertura de acceso al nivel inferior, dispondrán de brazolas de una altura suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla 19 3) sin tener que instalar dispositivos de cierre estancos a la intemperie.

4) Cuando, por motivo del tamaño y la disposición del buque, esto no sea viable, la Administración podrá permitir brazolas de menor altura, dotadas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie de conformidad con lo dispuesto en la regla 19 4), para el espacio de máquinas y para la sala del generador de emergencia, en combinación con otros medios apropiados que garanticen una ventilación ininterrumpida y adecuada de estos espacios.

5) Las aberturas de los guardacalores de calderas estarán dotadas de tapas sólidas de acero u otro material equivalente, fijadas de manera permanente en sus posiciones adecuadas y susceptibles de ser trincadas en forma estanca a la intemperie.

### Regla 18
### Aberturas diversas en las cubiertas de francobordo y de superestructuras

1) Los registros y portas a ras de cubierta situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2 o dentro de superestructuras que no sean cerradas, se cerrarán con tapas sólidas que puedan hacerse estancas. Las tapas estarán fijadas de manera permanente, a menos que estén sujetas por pernos próximos entre sí.

2) Las aberturas en las cubiertas de francobordo, aparte de las escotillas, aberturas de los espacios de máquinas, registros y portas a ras de cubierta, estarán protegidas por una superestructura cerrada o por una caseta o tambucho de resistencia y estanquidad a la intemperie equivalentes. Igualmente, cualquiera de estas aberturas situadas en la parte expuesta de una cubierta de superestructura, o en la parte superior de una caseta situada sobre la cubierta de francobordo y que dé acceso a un espacio bajo la cubierta de francobordo o dentro de una superestructura cerrada, estará protegida por una caseta o un tambucho eficaces. Las salidas de tales tambuchos o casetas que conduzcan o den acceso a escaleras que lleven a niveles inferiores, estarán dotados de puertas conformes con la regla 12 1). Alternativamente, si las escaleras situadas dentro de una caseta, están cerradas por tambuchos de construcción sólida dotados de puertas que cumplan lo prescrito en la regla 12 1), no será necesario que la puerta exterior sea estanca a la intemperie.

3) Las aberturas en el techo de una caseta situada sobre una cubierta de saltillo o una superestructura de altura inferior a la normal y que tenga una altura igual o superior a la altura normal de un alcázar se dotarán de un medio de cierre aceptable, pero no será necesario que estén protegidas por una caseta o un tambucho eficaces, de acuerdo con la definición de la regla, a condición de que la altura de la caseta sea como mínimo igual a la altura normal de una superestructura. Este mismo criterio podrá aplicarse a las aberturas en el techo de una caseta de altura inferior a la altura normal de una superestructura.

4) En los emplazamientos de clase 1, la altura sobre cubierta de los umbrales de los accesos a los tambuchos será al menos de 600 mm. En los de clase 2, será al menos de 380 mm.

5) Si se dispone de un medio de acceso desde la cubierta situada encima, en lugar de un medio de acceso desde la cubierta de francobordo, de conformidad con la regla 3 11) b), la altura de los umbrales de las puertas que dan acceso a un puente o a una toldilla será de 380 mm. Esto también será aplicable a las casetas situadas en la cubierta de francobordo.

6) Si no se dispone de un medio de acceso desde arriba, la altura de los umbrales de las puertas que dan acceso a una caseta situada en la cubierta de francobordo será de 600 mm.

7) Si los dispositivos de cierre de las aberturas de acceso de las superestructuras y casetas no corresponden a lo estipulado en la regla 12 1), se considerará que las aberturas interiores de la cubierta están expuestas (es decir, situadas en la cubierta expuesta).

### Regla 19
### Ventiladores

1) Los ventiladores situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2, correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o bajo cubiertas de superestructuras cerradas, tendrán brazolas de acero u otro material equivalente, de construcción sólida y unidas eficazmente a la cubierta. Los ventiladores situados en un emplazamiento de la clase 1 tendrán brazolas de una altura mínima de 900 mm por encima de la cubierta; en un emplazamiento de la clase 2, la altura mínima de las brazolas será de 760 mm por encima de la cubierta. Cuando la altura de la brazola de cualquier ventilador sea mayor de 900 mm, se la reforzará de manera especial.

2) Los ventiladores que pasen a través de superestructuras que no sean cerradas tendrán brazolas de construcción sólida, de acero u otro material equivalente, en la cubierta de francobordo.

3) Los ventiladores situados en emplazamientos de clase 1, cuyas brazolas se extiendan a más de 4,5 m por encima de la cubierta, y en emplazamientos de clase 2, con brazolas de altura mayor de 2,3 m por encima de la cubierta, no necesitarán estar dotados de dispositivos de cierre, a menos que se requiera de manera específica por la Administración.

4) Excepto en los casos previstos en el párrafo 3), las aberturas de los ventiladores estarán provistas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie de acero u otro material equivalente. En los buques de eslora no superior a 100 m, los dispositivos de cierre estarán sujetos de forma permanente; en los demás buques, cuando no estén dispuestos de esta forma, se estibarán adecuadamente en la proximidad de los ventiladores en que hayan de ser colocados.

5) En lugares expuestos, la altura de las brazolas podrá incrementarse en la medida que la Administración juzgue satisfactoria.

### Regla 20
### Tubos de aireación

1) Cuando los tubos de aireación de los tanques de lastre y de otros tanques se prolonguen por encima de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, las partes expuestas de los mismos serán de construcción sólida; su altura desde la cubierta hasta el punto en que el agua pueda penetrar a espacios inferiores será al menos de 760 mm en la cubierta de francobordo y 450 mm en la cubierta de superestructuras.

2) Cuando estas alturas puedan estorbar la maniobra del buque, se podrá admitir una altura menor, siempre que la Administración quede satisfecha de que los dispositivos de cierre y otras circunstancias lo justifican.

3) Los tubos de aireación contarán con dispositivos de cierre automático.

4) En los buques tanque se podrán aceptar válvulas de presión y vacío.

### Regla 21
### Portas de carga y aberturas análogas

1) Las portas de carga y otras aberturas análogas en los costados de los buques, situadas por debajo de la cubierta de francobordo, estarán dotadas de puertas proyectadas de tal forma que aseguren la misma estanquidad a la intemperie y la misma integridad estructural que las de las planchas del forro que las rodea. Salvo que la Administración disponga otra cosa, estas aberturas se abrirán hacia fuera. El número de tales aberturas será el mínimo compatible con el tipo y el servicio normal del buque.

2) Salvo que la Administración disponga otra cosa, el borde inferior de las aberturas a que se hace referencia en el párrafo 1) no deberá estar por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior se halle como mínimo 230 mm por encima del borde superior de la línea de carga más elevada.

3) Cuando se acepte que las portas de carga y otras aberturas análogas tengan su borde inferior por debajo de la línea especificada en el párrafo 2), se tomarán medidas suplementarias para mantener la estanquidad.

4) La instalación de una segunda puerta de resistencia y estanquidad equivalentes constituye una medida aceptable. Se instalará un dispositivo de detección de fugas en el compartimiento situado entre las dos puertas. Dicho compartimiento estará provisto de medios de desagüe hacia las sentinas regulados por una válvula de cierre a rosca de fácil acceso. La puerta exterior se abrirá hacia fuera.

5) La disposición de las puertas de proa y sus puertas interiores, de las puertas laterales y las puertas de popa y de sus medios de sujeción cumplirán las prescripciones de una organización reconocida, o las normas nacionales aplicables de la Administración que garanticen un grado de seguridad equivalente.

### Regla 22
### Imbornales, tomas y descargas

1) a) Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacios situados bajo la cubierta de francobordo como las procedentes de superestructuras y casetas situadas sobre la cubierta de francobordo y dotadas de puertas que satisfagan lo prescrito en la regla 12, estarán provistas, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2), de medios eficaces y accesibles para evitar la entrada de agua en el buque. Normalmente, cada una de las descargas tendrá una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo. Cuando el extremo interior del tubo de descarga esté situado como mínimo 0,01L por encima de línea de carga de verano, la descarga podrá tener dos válvulas automáticas de retención sin medios directos de cierre. Cuando esta distancia vertical exceda de 0,02L podrá aceptarse una sola válvula automática de retención sin medios directos de cierre. Los medios para maniobrar la válvula de accionamiento directo serán fácilmente accesibles e irán provistos de un indicador que muestre si la válvula está abierta o cerrada.

b) Se podrá aceptar una válvula automática de retención y una válvula de compuerta regulables desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo en lugar de una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo.

c) Cuando se requieran dos válvulas automáticas de retención, la válvula interior será siempre accesible para someterla a examen en condiciones de servicio (es decir, dicha válvula estará siempre situada por encima del nivel de la línea de carga tropical). Si esto no es factible, la válvula interior no tendrá que estar situada por encima de la línea de carga tropical, siempre que se instale una válvula de compuerta regulable localmente entre las dos válvulas automáticas de retención.

d) Cuando las descargas de aguas sucias y los imbornales atraviesen el forro en la zona de los espacios de máquinas, podrá aceptarse una válvula de cierre directo regulable localmente en el forro, además de una válvula interior de retención. Los mandos de las válvulas estarán situados en una posición fácilmente accesible.

e) La posición del extremo interior de las tuberías de descarga se determinará en función de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta cuando se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta.

f) Las prescripciones relativas a las válvulas de retención sólo son aplicables a las descargas que permanezcan abiertas durante el funcionamiento normal del buque. Para las descargas que tengan necesariamente que estar cerradas durante la navegación, podrá aceptarse una sola válvula de paso regulable desde la cubierta.

g) La tabla 22.1 indica la disposición aceptable de imbornales, tomas y descargas.

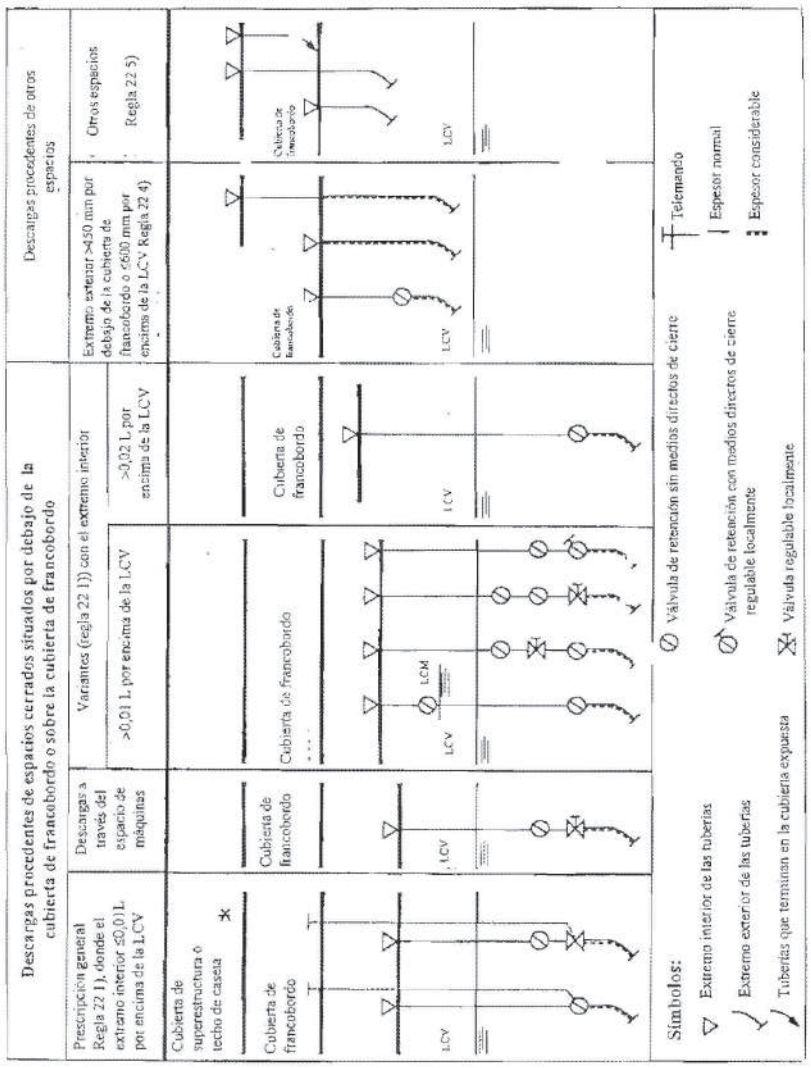



Tabla 22.1

2) Sólo se permitirán los imbornales que atraviesen el forro exterior desde superestructuras cerradas, utilizadas para el transporte de carga, en los casos en que, dado que el buque escore 5° a una u otra banda, el borde de la cubierta de francobordo no quede sumergido. En los demás casos se dirigirá el desagüe hacia el interior del buque de conformidad con las disposiciones vigentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

3) En los espacios de máquinas con dotación, las tomas y descargas al mar principales y auxiliares que sirvan para el funcionamiento de la maquinaria podrán regularse localmente. Los mandos serán fácilmente accesibles e irán provistos de indicadores que muestren si las válvulas están abiertas o cerradas.

4) Los imbornales y tubos de descarga procedentes de cualquier nivel que atraviesen el forro a más de 450 mm por debajo de la cubierta de francobordo, o a menos de 600 mm por encima de la línea de carga de verano, estarán provistos de una válvula de retención en el forro. Esta válvula se podrá suprimir si el tubo es de espesor suficiente, a menos que se exija en el párrafo 2) (véase el párrafo 7 *infra*).

5) Los imbornales procedentes de superestructuras o casetas de cubierta que no estén provistas de puertas que cumplan lo prescrito en la regla 12 deberán conducir al exterior del buque.

6) Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas que prescribe esta regla serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. No serán aceptables las válvulas de hierro fundido ordinario u otro material análogo. Todos los tubos a que se refiere esta regla serán de acero u otro material equivalente que sea satisfactorio a juicio de la Administración.

7) Imbornales y tubos de descarga

a) Los imbornales y tubos de descarga que no tengan que ser de espesor considerable:

i) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 155 mm, el espesor no será inferior a 4,5 mm;

ii) si el diámetro exterior del tubo es igual o superior a 230 mm, el espesor no será inferior a 6 mm.

Los tamaños intermedios se determinarán por interpolación lineal.

b) En los imbornales y tubos de descarga que tengan que ser de espesor considerable:

i) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 80 mm, el espesor no será inferior a 7 mm;

ii) si el diámetro exterior del tubo es igual a 180 mm, el espesor no será inferior a 10 mm;

iii) si el diámetro exterior del tubo es igual o superior a 220 mm, el espesor no será inferior a 12,5 mm.

Los tamaños intermedios se determinarán por interpolación lineal.

### Regla 22-1
### Vertederos de basuras

1) Es aceptable la instalación de dos válvulas de compuerta regulables desde la cubierta de trabajo del vertedero en lugar de la válvula de retención con medios directos de cierre accionables desde un emplazamiento situado por encima de la cubierta de francobordo, que cumplan las siguientes prescripciones:

a) la válvula de compuerta inferior podrá regularse desde un emplazamiento situado por encima de la cubierta de francobordo. Se dispondrá de un sistema de enclavamiento entre las dos válvulas;

b) el extremo interior estará situado por encima de la línea de flotación resultante de una escora de 8,5° a babor o a estribor con el calado correspondiente al francobordo de verano asignado, si bien no estará a menos de 1 000 mm por encima de la línea de flotación de verano. Si el extremo interior se halla a más de 0,01L por encima de la línea de flotación de verano, no será necesario que se pueda regular la válvula desde la cubierta de francobordo, a condición de que la válvula de compuerta interior siempre sea accesible en las condiciones de servicio, y

c) otra solución aceptable es sustituir las válvulas de compuerta superior e inferior por una tapa de bisagra estanca a la intemperie en el extremo interior del vertedero de basuras, con una trampilla de descarga. Entre la tapa y la trampilla se instalará un dispositivo de enclavamiento de modo que no pueda abrirse la trampilla de descarga hasta que se cierre la tapa.

2) Todo el vertedero, incluida la tapa, estará construido con un material de espesor considerable.

3) En los mandos de las válvulas de compuerta y/o en las tapas de bisagra podrá leerse claramente el siguiente aviso: "Manténgase cerrada cuando no se utilice".

4) Si el extremo interior del vertedero queda por debajo de la cubierta de francobordo de un buque de pasaje, o de las líneas de flotación de equilibrio de un buque de carga al que se apliquen las prescripciones de estabilidad con avería:

a) la tapa de bisagra/válvula del extremo interior será estanca;

b) la válvula será una válvula de retención con cierre de rosca instalada en un lugar fácilmente accesible por encima de la línea de máxima carga; y

c) la válvula de retención con cierre de rosca se regulará desde un lugar situado por encima de la cubierta de cierre y estará provista de un indicador de apertura/cierre. En el mando de la válvula podrá leerse claramente el aviso siguiente: "Manténgase cerrada cuando no se utilice".

### Regla 22-2
### Tubos de gatera y cajas de cadenas

1) Los tubos de gatera y las cajas de cadenas serán estancos hasta la cubierta expuesta a la intemperie.

2) Cuando se disponga de acceso, éste estará cerrado mediante una tapa resistente que se sujetará con pernos próximos entre sí.

3) Los tubos de gatera por los que pasan las cadenas de las anclas deberán disponer de dispositivos permanentes de cierre, para reducir al mínimo la entrada de agua.

### Regla 23
### Portillos, ventanas y claraboyas

1) Los portillos y las ventanas, así como sus vidrios, tapas ciegas y tapas de lumbrera*, si disponen de ellas, serán de diseño aprobado y construcción sólida. No se admitirá el uso de marcos no metálicos.

2) Se entenderá por portillos las aberturas redondas u ovaladas cuya área no supere los 0,16 $m^2$. Las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 $m^2$ se considerarán ventanas.

3) Se entenderá por ventanas las aberturas de forma rectangular en general que tengan en cada esquina un radio proporcional al tamaño de la ventana, así como las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 $m^2$.

4) Los portillos de los espacios siguientes estarán dotados de tapas ciegas interiores de bisagra:

a) espacios situados por debajo de la cubierta de francobordo;

b) espacios situados en el primer nivel de superestructuras cerradas; y

c) casetas situadas en el primer nivel de la cubierta de francobordo que protejan aberturas hacia niveles inferiores o que se consideren flotantes en los cálculos de estabilidad.

Las tapas ciegas podrán cerrarse y fijarse de manera estanca si se encuentran por debajo de la cubierta de francobordo y de manera estanca a la intemperie si se encuentran por encima.

5) Los portillos no se instalarán de modo que su borde inferior se encuentre por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior esté a una distancia igual al 2,5% de la manga B, o 500 mm si este valor es mayor, por encima de la línea de carga de verano (o la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta que se haya asignado).

6) Se colocarán portillos fijos, si los cálculos de estabilidad con avería indican que los portillos podrían quedar sumergidos en cualquier etapa intermedia de inundación o en la flotación final de equilibrio.

7) No se instalarán ventanas en los siguientes lugares:

a) por debajo de la cubierta de francobordo;

* Las tapas ciegas se colocan por dentro de las ventanas y portillos, en tanto que las tapas de lumbrera se colocan, siempre que sea posible el acceso, en la parte exterior de la ventana, y pueden ser desmontables o de bisagra.

b) en los mamparos de extremo del primer nivel o en los costados de las superestructuras cerradas; y

c) en las casetas del primer nivel consideradas flotantes en los cálculos de estabilidad.

8) Los portillos y ventanas que se encuentren en el forro del costado en el segundo nivel, estarán provistos de tapas ciegas interiores de bisagra que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie si la superestructura protege un acceso directo a niveles inferiores o se considera flotante en los cálculos de estabilidad.

9) Los portillos y ventanas que se encuentren en mamparos laterales interiores con respecto al forro del costado en el segundo nivel y que protejan un acceso directo a los espacios situados en niveles inferiores que se indican en el párrafo 4), estarán provistos de tapas ciegas interiores de bisagra o, siempre que sea posible el acceso, de tapas de lumbrera exteriores permanentes que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie.

10) En lugar de las tapas ciegas y tapas de lumbrera en los portillos y ventanas laterales, podrán aceptarse las puertas y mamparos de camarotes situados en el segundo nivel y superiores que separen los portillos y las ventanas de acceso directo a niveles inferiores o al segundo nivel que se considere dotado de flotabilidad en los cálculos de estabilidad.

11) Las casetas situadas en una cubierta de saltillo o en la cubierta de una superestructura de altura inferior a la normal podrán considerarse situadas en el segundo nivel por lo que respecta a las prescripciones relativas a las tapas ciegas, a condición de que la altura de la cubierta de saltillo o de la superestructura sea igual o superior a la altura normal de una cubierta de saltillo.

12) El espesor del vidrio de las claraboyas fijas o de las que se puedan abrir será el adecuado al tamaño y situación de éstas, según lo prescrito para portillos y ventanas. Los vidrios de las claraboyas estarán protegidos en cualquier posición contra los daños mecánicos y en los emplazamientos de clase 1 ó 2 llevarán tapas ciegas o tapas de lumbrera fijas.

## Regla 24
## Portas de desagüe

1) a) Cuando las amuradas en las partes expuestas de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones ampliamente suficientes para que la cubierta quede rápidamente libre de agua y achicada.

b) Excepto lo previsto en los párrafos 1) c) y 2), el área mínima de las portas de desagüe ($A$) a cada banda del buque para cada pozo de la cubierta de francobordo se obtendrá mediante las siguientes fórmulas en aquellos casos en que el arrufo en la zona del pozo sea el normal o superior al normal.

El área mínima para cada pozo en las cubiertas de superestructuras será la mitad de la dada por las siguientes fórmulas:

cuando la longitud de amurada ($l$) en el pozo sea de 20 m o menos:

$$A = 0,7 + 0,035\,l \quad (m^2),$$

cuando $l$ exceda de 20 m:

$$A = 0,07\,l \quad (m^2),$$

$l$ no se tomará nunca superior a 0,7L.

Si la amurada es de más de 1,2 m de altura media, el área exigida se incrementará en 0,004 $m^2$ por metro de longitud del pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura. Si la altura media de la amurada es menor de 0,9 m, el área requerida se podrá disminuir en 0,004 $m^2$ por metro de longitud de pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura.

c) En buques sin arrufo, el área calculada de conformidad con el párrafo b) se aumentará en un 50%. Cuando el arrufo sea menor del normal, el porcentaje se obtendrá por interpolación lineal.

d) En un buque de cubierta corrida con una caseta a media eslora cuya anchura sea de por lo menos el 80% de la manga del buque, y en el que la anchura de los pasillos que queden a lo largo del costado del buque no exceda de 1,5 m, se forman dos pozos. A cada uno de esos pozos se le dará el área de las portas de desagüe que sea necesaria en función de su longitud.

e) Cuando un buque tenga un mamparo de pantalla que se extienda de banda a banda en el extremo proel de una caseta central, la cubierta expuesta quedará dividida en dos pozos, y no habrá límite para la anchura de la caseta.

f) Los pozos situados en cubiertas de saltillo se considerarán a todos los efectos como situados en cubiertas de francobordo.

g) Los canales de drenaje de más de 300 mm de altura instalados alrededor de las cubiertas de intemperie de los buques tanque en las zonas de los colectores y las tuberías de carga se tratarán como amuradas. Las portas de desagüe se dispondrán de conformidad con la presente regla. Los cierres que se fijen a las portas de desagüe para utilizarse durante las operaciones de carga y descarga estarán dispuestos de modo que no puedan atascarse en la mar.

2) Cuando un buque provisto de un tronco no cumpla lo prescrito en la regla 36 1) e), o cuando existan brazolas laterales de escotillas, continuas o prácticamente continuas, entre superestructuras separadas, el área mínima de las portas de desagüe se calculará mediante la siguiente tabla:

| Anchura de la escotilla o tronco en relación con la manga del buque | Área de las portas de desagüe en relación con el área total de las amuradas |
|---|---|
| 40% o menos | 20% |
| 75% o más | 10% |

El área de las portas de desagüe para anchuras intermedias se obtendrá por interpolación lineal.

3) La eficacia del área de desagüe en las amuradas prescrita en el párrafo 1) depende del área de flujo libre de la cubierta del buque.

El área de flujo libre de la cubierta es el área neta de los espacios entre escotillas, y entre escotillas y superestructuras y casetas, hasta la altura real de la amurada.

El área de las portas de desagüe en las amuradas se calculará en relación con el área neta de flujo libre de la manera siguiente:

a) Si el área de flujo libre no es inferior al área de desagüe calculada con arreglo al párrafo 2) como si las brazolas de las escotillas fueran continuas, se considerará suficiente el área mínima de las portas de desagüe calculada con arreglo al párrafo 1).

b) Si el área de flujo libre es igual o inferior al área calculada con arreglo al párrafo 1), el área mínima de desagüe en la amurada se determinará como se indica en el párrafo 2).

c) Si el área de flujo libre es inferior a la calculada con arreglo al párrafo 2) pero superior a la calculada con arreglo al párrafo 1), el área mínima de desagüe en la amurada se determinará mediante la fórmula siguiente:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \quad (m^2)$$

donde: $F_1$ es el área mínima de desagüe calculada con arreglo al párrafo 1);

$F_2$ es el área mínima de desagüe calculada con arreglo al párrafo 2; y

$f_p$ es el área neta total de los pasillos y espacios entre los extremos de las escotillas y las superestructuras o casetas hasta la altura real de la amurada.

4) En buques que tengan superestructuras en la cubierta de francobordo o en las cubiertas de superestructuras que estén abiertas por uno de sus extremos o por ambos a los pozos formados por las amuradas en las cubiertas expuestas, se adoptarán medidas adecuadas para desaguar los espacios abiertos de las superestructuras.

El área mínima de las portas de desagüe a cada banda del buque para la superestructura abierta ($A_s$) y para el pozo abierto ($A_w$) se calculará con arreglo al procedimiento siguiente:

a) Determínese la longitud total del pozo ($l_t$), que será igual a la suma de la longitud de la cubierta expuesta limitada por las amuradas ($l_w$) y la longitud del espacio común situado dentro de la superestructura abierta ($l_s$).

b) Para determinar $A_s$:

i) calcúlese el área de la porta de desagüe ($A$) requerida para un pozo abierto de longitud $l_t$ de conformidad con el párrafo 1), suponiendo una amurada de altura normal;

ii) multiplíquese por 1,5 para compensar la falta de arrufo, si procede, de conformidad con el párrafo 1) c);

iii) multiplíquese por el factor ($b_o/l_t$) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la anchura ($b_o$) de las aberturas del mamparo límite de la superestructura cerrad;

iv) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la parte de la longitud total del pozo que quede dentro de la superestructura abierta, multiplíquese por el factor:

$$1 - (l_w/l_t)^2$$

donde $l_w$ y $l_t$ son las longitudes definidas en el párrafo 4) a);

v) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la distancia a que se encuentre la cubierta del pozo por encima de la cubierta de francobordo, en el caso de las cubiertas situadas más de 0,5 $h_s$ por encima de la cubierta de francobordo, multiplíquese por el factor:

$$0,5\,(h_s/h_w)$$

donde $h_w$ es la distancia a que se encuentra la cubierta del pozo por encima de la cubierta de francobordo y $h_s$ es una altura normal de superestructura.

c) Para determinar $A_w$:

i) se calculará el área de la porta de desagüe para el pozo abierto ($A_w$) de conformidad con el párrafo b) i), utilizando $l_w$ para calcular un área de porta de desagüe nominal ($A'$), y seguidamente se ajustará ese valor en función de la altura real de la amurada ($h_b$) mediante una de las correcciones siguientes del área, según proceda:

para amuradas de más de 1,2 m de altura:

$$A_c = l_w((h_b - 1,2)/0,10)(0,004)\ (m^2)$$

para amuradas de menos de 0,9 m de altura:

$$A_c = l_w((h_b - 0,9)/0,10)(0,004)\ (m^2);$$

para amuradas entre 1,2 m y 0,9 m de altura no hay corrección (es decir, $A_c = 0$);

ii) el área corregida de la porta de desagüe ($A_w = A' + A_c$) se ajustará a continuación para compensar la falta de arrufo, si procede, y para tener en cuenta la altura por encima de la cubierta de francobordo, como se indica en los párrafos b) ii) y b) v), utilizando $h_s$ y $h_w$.

d) Las áreas resultantes de las portas de desagüe para la superestructura abierta ($A_s$) y el pozo abierto ($A_w$) son las que habrá que dejar a cada lado del espacio abierto cubierto por la superestructura abierta y a cada lado del pozo abierto, respectivamente.

e) Las relaciones antedichas se encuentran resumidas en las ecuaciones siguientes, en las que $l_i$ es, decir, la suma de $l_w$ y de $l_s$, se supone superior a 20 m:

área de la porta de desagüe $A_w$ para el pozo abierto:

$$A_w = (0{,}07l_w + A_c)\ (\text{corrección de arrufo})\ (0{,}5h_s/h_w)$$

área de la porta de desagüe $A_s$ para la superestructura abierta:

$$A_s = (0{,}07l_i)\ (\text{corrección de arrufo})\ (b_s/B_i)\ (1 - l_w/l_i)^2)\ (0{,}5h_s/h_w);$$

cuando $l_i$ es igual o inferior a 20 m, el área básica de la porta de desagüe será $A = 0{,}7 + 0{,}035l_i$ de conformidad con el párrafo 1).

5) Los bordes inferiores de las portas de desagüe estarán tan próximos a la cubierta como sea posible. Dos terceras partes del área exigida para las portas de desagüe estarán dispuestas en la mitad del pozo más próxima al punto más bajo de la curva de arrufo. Un tercio del área exigida para las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión restante del pozo. Cuando el arrufo de la cubierta de francobordo expuesta o de una cubierta de superestructura expuesta sea nulo o escaso, el área de las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión del pozo.

6) Todas las aberturas de porta de desagüe practicadas en las amuradas estarán protegidas por barras o cabillas espaciadas aproximadamente 230 mm. Si se instalan batientes abatibles en las portas de desagüe, se dispondrá un huelgo amplio para evitar que se atasquen. Las bisagras tendrán ejes o cojinetes de un material resistente a la corrosión. Los batientes no tendrán dispositivos de sujeción.

## Regla 25
## Protección de la tripulación

1) Las casetas de cubierta usadas para alojamiento de la tripulación deberán construirse con un nivel aceptable de resistencia.

2) Alrededor de todas las cubiertas expuestas se dispondrán barandillas o amuradas. La altura de las amuradas o de las barandillas será, al menos, de 1 m desde la cubierta; de todos modos, cuando esta altura pueda estorbar el funcionamiento normal del buque, se podrá aceptar una altura menor si la Administración considera que queda asegurada una protección suficiente.

3) Las barandillas instaladas en las cubiertas de francobordo y de las superestructuras tendrán como mínimo tres hileras. La abertura por debajo de la barra inferior de la barandilla no deberá exceder de 230 mm. Las demás barras no deberán estar separadas más de 380 mm. En el caso de buques con trancaniles de forma redondeada, los candeleros de las barandillas se colocarán en el plano de la cubierta. En otros lugares, se instalarán barandillas que tengan como mínimo dos hileras. Las barandillas cumplirán las siguientes disposiciones:

a) los candeleros fijos, desmontables o de bisagra se colocarán con una distancia de separación de 1,5 m, aproximadamente. Los candeleros desmontables o de bisagra se podrán fijar en su posición vertical;

b) como mínimo, uno de cada tres candeleros estará reforzado por un cartabón o barraganete;

c) cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cables de acero en lugar de barandillas. Dichos cables se mantendrán firmes mediante tensores; y

d) cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cadenas en lugar de barandillas si se instalan entre dos candeleros fijos y/o amuradas.

4) Se dispondrán medios adecuados para garantizar la seguridad del paso según lo estipulado en la regla 25-1 (en forma de barandillas, andariveles, pasarelas o pasillos bajo cubierta, etc.) a fin de proteger a la tripulación al entrar y salir de sus alojamientos, espacios de máquinas y todos aquellos espacios utilizados en las operaciones esenciales del buque.

5) Cuando en un buque se transporte carga sobre cubierta, dicha carga estará estibada de tal forma que cualquier abertura que quede en la zona ocupada por la carga y que dé acceso a los alojamientos de la tripulación, espacios de máquinas y todos aquellos lugares utilizados en las operaciones esenciales del buque, pueda cerrarse y trincarse para impedir la entrada de agua. Si no existe un paso adecuado en cubierta o bajo ella, se dispondrá una protección para la tripulación, en forma de barandilla o andarivel, por encima de la carga.

## Regla 25-1
## Medios para garantizar la seguridad del paso de la tripulación

1) Para garantizar la seguridad del paso de la tripulación, se dispondrá como mínimo de uno de los medios que se prescriben a continuación en la tabla 25-1.1:

| Tipo de buque | Ubicación de los accesos en el buque | Francobordo de verano asignado | Medidas aceptables de acuerdo con el tipo de francobordo asignado*** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Tipo 'A' | Tipo 'B'-100 | Tipo 'B-60' | Tipo 'B' y 'B+' |
| Todos los buques que no sean petroleros*, químiqueros* o gaseros* | 1.1 Acceso a la sección central del buque<br>1.1.1 Entre la toldilla y el puente, o<br>1.1.2 Entre la toldilla y una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos. | ≤ 3 000 mm | a)<br>b)<br>e) | a)<br>b)<br>e) | a)<br>b)<br>c) i)<br>e)<br>f) i) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>c) iv)<br>d) i)<br>d) ii)<br>d) iii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii)<br>f) iv) |
| | | > 3 000 mm | a)<br>b)<br>e) | a)<br>b)<br>e) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | |
| | 1.2 Acceso a los extremos del buque<br>1.2.1 Entre la toldilla y la proa (si no hay puente),<br>1.2.2 Entre el puente y la proa; o | ≤ 3 000 mm | a)<br>b)<br>c) i)<br>e)<br>f) i) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | |
| | 1.2.3 Entre una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos, y proa; o<br>1.2.4 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y los extremos de proa y de popa del buque. | > 3 000 mm | a)<br>b)<br>c) i)<br>d) i)<br>e)<br>f) i) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>d) i)<br>d) ii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | a)<br>b)<br>c) i)<br>c) ii)<br>c) iv)<br>d) i)<br>d) ii)<br>d) iii)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii)<br>f) iv) | |
| Petroleros*, químiqueros* y gaseros* | 2.1 Acceso a la proa<br>2.1.1 Entre la toldilla y la proa, o<br>2.1.2 Entre una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos, y la proa, o | ≤(A$_f$+ H$_s$)** | a)<br>c)<br>f) i)<br>f) v) | | | |
| | 2.1.3 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y el extremo de proa del buque | >(A$_f$+ H$_s$)** | a)<br>e)<br>f) i)<br>f) ii) | | | |
| | 2.2 Acceso al extremo de popa<br>2.2.1 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y el extremo de popa del buque | Las estipuladas en 1.2.4 para otros tipos de buque | | | | |

Tabla 25-1.1

* Petroleros, químiqueros y gaseros, son los buques definidos en las reglas II-1/2.12, VII/8.2 y VII/11.2, respectivamente, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar en vigor.

** $A_f$ francobordo mínimo de verano calculado para un buque del tipo 'A', independientemente del tipo de francobordo efectivamente asignado
$H_s$ altura normal de superestructura definida en la regla 33.

*** Las medidas a)-f) se describen a continuación en el párrafo 2). Los emplazamientos i) - v) se describen a continuación en el párrafo 3)

2) Las medidas aceptables a que se hace referencia en la tabla 25-1.1 se definen como sigue:

a) Un paso bajo cubierta bien iluminado y ventilado (con un hueco libre de 0,8 m de anchura y 2 m de altura), tan próximo a la cubierta de francobordo como sea posible, y que conecte los emplazamientos en cuestión y proporcione acceso a los mismos.

b) Una pasarela permanente y de construcción sólida instalada al nivel de la cubierta de superestructura o por encima de ella, situada a lo largo del eje longitudinal del buque, o tan próxima a él como sea posible, y que ofrezca una plataforma continua de superficie antideslizante de 0,6 m de anchura, como mínimo, provista de barandillas a ambos lados en toda su longitud. Las barandillas tendrán 1 m de altura como mínimo y estarán dotadas de tres barras, y estarán construidas según estipula la regla 25-3). Asimismo, se dispondrá un tope.

c) Un pasadizo permanente de 0,6 m de anchura como mínimo, situado al nivel de la cubierta de francobordo, constituido por dos filas de barandillas con candeleros separados por una distancia no superior a 3 m. El número de barras y la separación de éstas se ajustarán a lo dispuesto en la regla 25-3). En los buques de tipo 'B' se podrá aceptar que las brazolas de escotilla de una altura mínima de 0,6 m constituyan uno de los lados del pasadizo, a condición de que se instalen dos filas de barandillas entre las escotillas.

d) Un andarivel metálico de 10 mm de diámetro, como mínimo, soportado por candeleros separados por una distancia que no supere los 10 m, o una sola barandilla o cable unido a las brazolas de escotilla, continuo y con soportes entre las escotillas.

e) Una pasarela permanente:

i) situada al nivel de la cubierta de superestructuras o por encima de la misma;

ii) situada sobre el eje longitudinal del buque o tan próxima a él como sea posible;

iii) situada de modo que no dificulte el acceso entre las zonas de trabajo de la cubierta;

iv) que ofrezca una plataforma continua de 1 m de anchura como mínimo;

v) construida de un material pirorresistente y antideslizante;

vi) dotada de barandillas a ambos lados en toda su longitud; las barandillas deberán tener una altura de 1 m como mínimo y estar provistas de barras que se ajusten a lo dispuesto en la regla 25-3) y de candeleros separados por una distancia no superior a 1,5 m;

vii) dotada de un tope a cada lado;

viii) dotada de aberturas, con escalas cuando proceda, que den acceso a la cubierta. La distancia entre estas aberturas no deberá ser superior a 40 m; y

ix) provista de refugios a intervalos no superiores a 45 m si la longitud de la cubierta expuesta que se ha de atravesar excede de 70 m. Cada refugio tendrá cabida para una persona como mínimo y estará construido de modo que proteja contra las inclemencias del tiempo a proa, y en los costados de babor y estribor.

f) Un pasadizo permanente situado al nivel de la cubierta de francobordo, a lo largo del eje longitudinal del buque o tan próximo a él como sea posible, y cuyas especificaciones sean las mismas que las de la pasarela permanente que se indican en el apartado e) anterior, excepto en lo que respecta a los topes. En los buques de tipo 'B' (autorizados a transportar líquidos a granel) en que la altura combinada de las brazolas de escotilla y las tapas de escotilla no sea inferior a 1 m, se podrá aceptar que las brazolas de escotilla constituyan uno de los lados del pasillo, a condición de que se instalen dos filas de barandillas entre las escotillas.

3) Emplazamientos transversales permitidos para los medios descritos en el párrafo 2, apartados c), d) y f), según proceda:

i) en el eje longitudinal del buque o cerca de él, o sobre las escotillas en el eje longitudinal del buque o cerca de él;

ii) en ambas bandas;

iii) en una banda, con posibilidad de instalarlos en cualquiera de las bandas;

iv) en una banda solamente;

v) a ambos lados de las escotillas, tan cerca del eje longitudinal como sea posible.

4) a) Cuando se instalen cables, se proveerán tensores para mantenerlos firmes.

b) Cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cables de acero en lugar de barandillas.

c) Cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cadenas en lugar de las barandillas si se instalan entre dos candeleros fijos.

d) Cuando se instalen candeleros, uno de cada tres estará reforzado por un cartabón o barraganete.

e) Los candeleros desmontables o de bisagra se podrán fijar en posición vertical.

f) Se proveerá un medio de paso sobre obstáculos como tuberías y otros accesorios permanentes.

g) Generalmente, la anchura de la pasarela o del pasadizo a nivel de la cubierta no deberá ser superior a 1,5 m.

5) En el caso de buques tanque de eslora inferior a 100 m, la anchura mínima de la plataforma de la pasarela o del pasadizo a la altura de cubierta instalados de conformidad con el párrafo 2, e) o f), respectivamente, podrá reducirse a 0,6 m.

Regla 26
Condiciones especiales de asignación para los buques de tipo 'A'

Tambuchos de maquinaria

1) Los tambuchos de maquinaria de los buques de tipo 'A', tal como se definen éstos en la regla 27, estarán protegidos por uno de los siguientes medios:

a) una toldilla o puente cerrados y de altura normal, como mínimo; o

b) una caseta de igual altura y resistencia equivalente.

2) Los tambuchos de maquinaria, sin embargo, pueden quedar expuestos si no existen aberturas de acceso directo desde la cubierta de francobordo al espacio de máquinas. En el tambucho de maquinaria se puede aceptar una puerta que cumpla lo prescrito en la regla 12, siempre que comunique con un espacio o pasillo construido tan sólidamente como el tambucho y separado de la escala de acceso a la cámara de máquinas por una segunda puerta estanca a la intemperie de acero u otro material equivalente.

Pasarela y acceso

3) En los buques de tipo 'A' se instalará una pasarela permanente de proa a popa, construida de conformidad con lo prescrito en la regla 25-1 2) e), al nivel de la cubierta de superestructuras, entre la toldilla y el puente central o caseta, si existe. Lo dispuesto en la regla 25-1 2) a) se considera un medio equivalente de acceso para desempeñar la finalidad de la pasarela.

4) Existirán medios de acceso seguros desde el nivel de la pasarela a los diferentes alojamientos de la tripulación, y también entre los alojamientos de la tripulación y los espacios de máquinas.

Escotillas

5) Las escotillas expuestas en las cubiertas de francobordo y del castillo de proa o en los topes de los troncos de expansión de los buques de tipo 'A' irán provistas de tapas estancas a la intemperie eficaces, de acero u otro material equivalente.

Medios de desagüe

6) Los buques de tipo 'A' con amurada tendrán barandillas abiertas al menos en la mitad de la longitud de la cubierta de intemperie, u otros medios equivalentes de desagüe. Se puede aceptar un área total de las portas de desagüe, en la parte inferior de la amurada, igual al 33% del área total de la amurada como medio equivalente de desagüe. El canto superior de la traca de cinta se dispondrá lo más bajo posible.

7) Cuando las superestructuras estén unidas por troncos, se colocarán barandillas abiertas en toda la longitud de las partes expuestas de la cubierta de francobordo.

## CAPÍTULO III - FRANCOBORDOS

Regla 27
Tipos de buques

1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos: 'A' y 'B'.

Buques de tipo 'A'

2) Buque de tipo 'A' será el que:

a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;

b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas de acero u otro material equivalente, estancas y dotadas de frisas; y

c) tenga baja permeabilidad de los espacios de carga llenos.

3) Un buque de tipo 'A' de eslora superior a 150 m al que se haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo 'B', cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). En tal buque, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

4) A los buques de tipo 'A' se les asignarán francobordos no inferiores a los indicados en la tabla 28.1.

Buques de tipo 'B'

5) Los buques que no se ajusten a lo dispuesto para los buques de tipo 'A' en los párrafos 2) y 3) se considerarán buques de tipo 'B'.

6) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos de clase 1 lleven tapas de escotilla que la Administración permita que cumplan lo prescrito en la regla 15 (con excepción de lo prescrito en el párrafo 6), o que estén provistos de medios para asegurar la estanquidad a la intemperie aceptados con arreglo a las disposiciones de la regla 16 6), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla 28.2, aumentados en los valores indicados en la tabla 27.1:

Incremento del francobordo sobre el francobordo tabulado para buques de tipo 'B' con tapas de escotilla que cumplan lo dispuesto en la regla 15 (con la excepción de lo prescrito en el párrafo 6))

| Eslora del buque (m) | Incremento de francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Incremento de francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Incremento de francobordo (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 108 y menor | 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 |

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.
Los francobordos de los buques de más de 200 m de eslora serán determinados por la Administración.

Tabla 27.1

7) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos de clase 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 5), se les asignarán francobordos basados en la tabla 28.2, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 8) a 13), inclusive.

8) A todo buque de tipo 'B' de eslora superior a 100 m se le podrá asignar un francobordo inferior a los prescritos en el párrafo 7), a condición de que, considerado el valor de la reducción concedida, la Administración estime que:

a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas;

b) los medios de desagüe son adecuados;

c) las tapas de las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2 cumplen lo dispuesto en la regla 16, párrafos 1) a 5) y 7); y

d) el buque, cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11), habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). Si el buque tiene una eslora superior a 150 m el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo 'B' que cumplan lo prescrito en los párrafos 8), 11), 12) y 13), los valores de la tabla 28.2 no se reducirán en más de un 60% de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas 28.1 y 28.2 para las correspondientes esloras.

10) a) La reducción del francobordo tabulado permitida en virtud del párrafo 9) se podrá aumentar hasta el total de la diferencia existente entre los valores de la tabla 28.1 y los de la tabla 28.2, a condición de que el buque cumpla lo prescrito en:

i) la regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 5), como si se tratara de un buque de tipo 'A';

ii) los párrafos 8), 11) y 13); y

iii) el párrafo 12), siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales que no sea un mamparo límite del espacio de máquinas, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes dispuestos en sentido longitudinal.

b) Si el buque tiene una eslora superior a 150 m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

**Condición inicial de carga**

11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:

a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales.

b) Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios:

i) la carga habrá de ser homogénea;

ii) todos los compartimientos de carga, salvo los mencionados en el inciso iii), pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará cargado en un 98%;

iii) si el buque está destinado a navegar con arreglo a su línea de flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, éstos se considerarán vacíos a condición de que la altura del centro de gravedad calculada sobre esa base no sea inferior a la calculada con arreglo al inciso ii);

iv) se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener líquidos y provisiones de consumo se carga al 50% de su capacidad. Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tienen máxima superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques que habrá que tener en cuenta serán aquellos en que el efecto de la superficie libre sea máximo; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido está en el centro del volumen del tanque. Los demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la distribución de los líquidos de consumo entre dichos tanques se efectuará de modo que se obtenga la máxima altura posible por encima de la quilla para el centro de gravedad;

v) a un ángulo de escora no superior a 5° en cada compartimiento que contenga líquidos tal como prescribe el inciso ii), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta el efecto máximo de superficie libre. Cabrá utilizar en lugar de ello el efecto real de superficie libre, a condición de que la Administración estime aceptables los métodos de cálculo;

vi) los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:

| | |
|---|---|
| agua salada | 1,025 |
| agua dulce | 1,000 |
| combustible líquido | 0,950 |
| aceite diesel | 0,900 |
| aceite lubricante | 0,900. |

**Hipótesis de avería**

12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:

a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.

b) La extensión transversal de la avería es igual a B/5 o a 11,5 m, si este valor es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al plano longitudinal del buque, al nivel de la línea de flotación en carga de verano.

c) Si una avería de menor extensión que la indicada en los apartados a) y b) origina un estado de mayor gravedad, esta avería de menor extensión será la supuesta.

d) Salvo que el párrafo 10 a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes, a condición de que el mamparo límite longitudinal más próximo a crujía del compartimiento no ocupe una posición que quede dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales límite de tanques laterales, que no se extiendan abarcando toda la manga del buque, no se supondrán dañados, a condición de que rebasen la extensión transversal de la avería supuesta que se prescribe en el apartado b).

Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos de no más de 3 m de longitud situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como dicha extensión queda establecida en el apartado b), podrá considerarse intacto tal mamparo transversal y los compartimientos adyacentes podrán ser inundables aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta, en un mamparo transversal hay una bayoneta o un nicho de más de 3 m de longitud, los dos compartimientos adyacentes a ese mamparo se considerarán inundados. A los efectos de la presente regla, no se considerará que forma bayoneta la constituida por el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa.

e) Cuando un mamparo transversal principal situado dentro de la extensión transversal de la avería supuesta esté escalonado en más de 3 m en la zona de un tanque del doble fondo o de un tanque lateral, los tanques del doble fondo o laterales adyacentes a la parte escalonada del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas que den a una o varias bodegas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, tal bodega o bodegas se considerarán inundadas simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas, si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán como vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición será aplicable aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, salvo en el caso de que se hayan instalado válvulas de compuerta en mamparos situados entre tanques contiguos y tales válvulas se accionen desde cubierta. Las tapas de registro con pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, salvo en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación.

f) Cuando se prevea inundación de dos compartimientos adyacentes cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de $1/3\ L^{2/3}$ o de 14,5 m, si este valor es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si la distancia que media entre los mamparos transversales es menor, se supondrá que no existen uno o más de éstos a fin de alcanzar la separación mínima entre mamparos.

**Condición de equilibrio**

13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que:

a) Considerados el incremento de carena, la escora y el asiento, la flotación final después de inundación esté por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva descendente. Entre esas aberturas se cuentan las de los conductos de aire, los ventiladores (aun cuando cumplan lo prescrito en la regla 19 4)) y las aberturas que se cierran con puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan la regla 12) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan lo prescrito en la regla 16, párrafos 1) a 5)); pueden no figurar entre ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan lo prescrito en la regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la regla 27 2), puertas de corredera estancas teleaccionadas y portillos de tipo fijo (que cumplan lo prescrito en la regla 23). No obstante, en el caso de puertas que separen un espacio de máquinas principales de un compartimiento del aparato de gobierno, las puertas estancas podrán ser puertas de bisagra de cierre rápido, que se mantendrán cerradas durante la travesía mientras no se utilicen, y a condición también de que la falca inferior de tales puertas quede por encima de la línea de flotación en carga de verano.

b) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el párrafo 12) b), se encuentran tuberías, conductos o túneles, se tomen medidas para impedir que por medio de estos elementos pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que se supone que son inundables en los cálculos correspondientes a cada caso de avería.

c) El ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda de 15°. Podrá admitirse una escora de hasta 17° si no se produce inmersión de ninguna parte de la cubierta.

d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva.

e) Si se sumerge una parte cualquiera de la cubierta situada fuera del compartimiento que se supone inundado en un caso concreto de avería, o en cualquier caso en que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda considerarse como dudoso, se investigue la estabilidad residual. Podrá estimarse que ésta es suficiente si la curva de brazos adrizantes, más allá de la posición de equilibrio, abarca una gama de 20° como mínimo y si dentro de dicha gama el brazo adrizante máximo es, por lo menos, de 0,1 m. El área bajo la curva de brazos adrizantes dentro de esa gama no será inferior a 0,0175 m.rad. La Administración tomará en consideración el riesgo posiblemente presentado por las aberturas, protegidas o no protegidas, que puedan quedar temporalmente sumergidas dentro de los límites de la estabilidad residual.

f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación.

**Buques sin medios propios de propulsión**

14) A las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan lo prescrito en los párrafos 2) y 3) se les podrán asignar francobordos de tipo 'A'.

a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubertadas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'.

b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 3), 26 4) y 39 no se aplicará a las gabarras sin dotación.

c) A esas gabarras sin dotación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frisadas de acero, o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% inferior al calculado de conformidad con las presentes reglas.

## Regla 28
## Tablas de francobordo

**Buques de tipo 'A'**

1) El francobordo tabular para los buques de tipo 'A' se determinará por medio de la tabla 28.1:

TABLA 28.1

Tabla de francobordo para buques de tipo 'A'

| Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 51 | 455 | 78 | 814 |
| 25 | 208 | 52 | 467 | 79 | 828 |
| 26 | 217 | 53 | 478 | 80 | 841 |
| 27 | 225 | 54 | 490 | 81 | 855 |
| 28 | 233 | 55 | 503 | 82 | 869 |
| 29 | 242 | 56 | 516 | 83 | 883 |
| 30 | 250 | 57 | 530 | 84 | 897 |
| 31 | 258 | 58 | 544 | 85 | 911 |
| 32 | 267 | 59 | 559 | 86 | 926 |
| 33 | 275 | 60 | 573 | 87 | 940 |
| 34 | 283 | 61 | 587 | 88 | 955 |
| 35 | 292 | 62 | 600 | 89 | 969 |
| 36 | 300 | 63 | 613 | 90 | 984 |
| 37 | 308 | 64 | 626 | 91 | 999 |
| 38 | 316 | 65 | 639 | 92 | 1014 |
| 39 | 325 | 66 | 653 | 93 | 1029 |
| 40 | 334 | 67 | 666 | 94 | 1044 |
| 41 | 344 | 68 | 680 | 95 | 1059 |
| 42 | 354 | 69 | 693 | 96 | 1074 |
| 43 | 364 | 70 | 706 | 97 | 1089 |
| 44 | 374 | 71 | 720 | 98 | 1105 |
| 45 | 385 | 72 | 733 | 99 | 1120 |
| 46 | 396 | 73 | 746 | 100 | 1135 |
| 47 | 408 | 74 | 760 | 101 | 1151 |
| 48 | 420 | 75 | 773 | 102 | 1166 |
| 49 | 432 | 76 | 786 | 103 | 1181 |
| 50 | 443 | 77 | 800 | 104 | 1196 |
| 105 | 1212 | 168 | 2240 | 231 | 2880 |
| 106 | 1228 | 169 | 2254 | 232 | 2888 |
| 107 | 1244 | 170 | 2268 | 233 | 2895 |
| 108 | 1260 | 171 | 2281 | 234 | 2903 |
| 109 | 1276 | 172 | 2294 | 235 | 2910 |
| 110 | 1293 | 173 | 2307 | 236 | 2918 |
| 111 | 1309 | 174 | 2320 | 237 | 2925 |
| 112 | 1326 | 175 | 2332 | 238 | 2932 |
| 113 | 1342 | 176 | 2345 | 239 | 2939 |
| 114 | 1359 | 177 | 2357 | 240 | 2946 |
| 115 | 1376 | 178 | 2369 | 241 | 2953 |
| 116 | 1392 | 179 | 2381 | 242 | 2959 |
| 117 | 1409 | 180 | 2393 | 243 | 2966 |
| 118 | 1426 | 181 | 2405 | 244 | 2973 |
| 119 | 1442 | 182 | 2416 | 245 | 2979 |
| 120 | 1459 | 183 | 2428 | 246 | 2986 |
| 121 | 1476 | 184 | 2440 | 247 | 2993 |
| 122 | 1494 | 185 | 2451 | 248 | 3000 |
| 123 | 1511 | 186 | 2463 | 249 | 3006 |
| 124 | 1528 | 187 | 2474 | 250 | 3012 |
| 125 | 1546 | 188 | 2486 | 251 | 3018 |
| 126 | 1563 | 189 | 2497 | 252 | 3024 |
| 127 | 1580 | 190 | 2508 | 253 | 3030 |
| 128 | 1598 | 191 | 2519 | 254 | 3036 |

(cont.)

| Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 129 | 1615 | 192 | 2530 | 255 | 3042 |
| 130 | 1632 | 193 | 2541 | 256 | 3048 |
| 131 | 1650 | 194 | 2552 | 257 | 3054 |
| 132 | 1667 | 195 | 2562 | 258 | 3060 |
| 133 | 1684 | 196 | 2572 | 259 | 3066 |
| 134 | 1702 | 197 | 2 582 | 260 | 3072 |
| 135 | 1719 | 198 | 2592 | 261 | 3078 |
| 136 | 1736 | 199 | 2602 | 262 | 3084 |
| 137 | 1753 | 200 | 2612 | 263 | 3089 |
| 138 | 1770 | 201 | 2622 | 264 | 3095 |
| 139 | 1787 | 202 | 2632 | 265 | 3101 |
| 140 | 1803 | 203 | 2641 | 266 | 3106 |
| 141 | 1820 | 204 | 2650 | 267 | 3112 |
| 142 | 1837 | 205 | 2659 | 268 | 3117 |
| 143 | 1853 | 206 | 2669 | 269 | 3123 |
| 144 | 1870 | 207 | 2678 | 270 | 3128 |
| 145 | 1886 | 208 | 2687 | 271 | 3133 |
| 146 | 1903 | 209 | 2696 | 272 | 3138 |
| 147 | 1919 | 210 | 2705 | 273 | 3143 |
| 148 | 1935 | 211 | 2714 | 274 | 3148 |
| 149 | 1952 | 212 | 2723 | 275 | 3153 |
| 150 | 1968 | 213 | 2732 | 276 | 3158 |
| 151 | 1984 | 214 | 2741 | 277 | 3163 |
| 152 | 2000 | 215 | 2749 | 278 | 3167 |
| 153 | 2016 | 216 | 2758 | 279 | 3172 |
| 154 | 2032 | 217 | 2767 | 280 | 3176 |
| 155 | 2048 | 218 | 2775 | 281 | 3181 |
| 156 | 2064 | 219 | 2784 | 282 | 3185 |
| 157 | 2080 | 220 | 2792 | 283 | 3189 |
| 158 | 2096 | 221 | 2801 | 284 | 3194 |
| 159 | 2111 | 222 | 2809 | 285 | 3198 |
| 160 | 2126 | 223 | 2817 | 286 | 3202 |
| 161 | 2141 | 224 | 2825 | 287 | 3207 |
| 162 | 2155 | 225 | 2833 | 288 | 3211 |
| 163 | 2169 | 226 | 2841 | 289 | 3215 |
| 164 | 2184 | 227 | 2849 | 290 | 3220 |
| 165 | 2198 | 228 | 2857 | 291 | 3224 |
| 166 | 2212 | 229 | 2865 | 292 | 3228 |
| 167 | 2226 | 230 | 2872 | 293 | 3233 |
| 294 | 3237 | 318 | 3325 | 342 | 3387 |
| 295 | 3241 | 319 | 3328 | 343 | 3389 |
| 296 | 3246 | 320 | 3331 | 344 | 3392 |
| 297 | 3250 | 321 | 3334 | 345 | 3394 |
| 298 | 3254 | 322 | 3337 | 346 | 3396 |
| 299 | 3258 | 323 | 3339 | 347 | 3399 |
| 300 | 3262 | 324 | 3342 | 348 | 3401 |
| 301 | 3266 | 325 | 3345 | 349 | 3403 |
| 302 | 3270 | 326 | 3347 | 350 | 3406 |
| 303 | 3274 | 327 | 3350 | 351 | 3408 |
| 304 | 3278 | 328 | 3353 | 352 | 3410 |
| 305 | 3281 | 329 | 3355 | 353 | 3412 |
| 306 | 3285 | 330 | 3358 | 354 | 3414 |
| 307 | 3288 | 331 | 3361 | 355 | 3416 |
| 308 | 3292 | 332 | 3363 | 356 | 3418 |
| 309 | 3295 | 333 | 3366 | 357 | 3420 |
| 310 | 3298 | 334 | 3368 | 358 | 3422 |
| 311 | 3302 | 335 | 3371 | 359 | 3423 |
| 312 | 3305 | 336 | 3373 | 360 | 3425 |

(cont.)

| Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 313 | 3308 | 337 | 3375 | 361 | 3427 |
| 314 | 3312 | 338 | 3378 | 362 | 3428 |
| 315 | 3315 | 339 | 3380 | 363 | 3430 |
| 316 | 3318 | 340 | 3382 | 364 | 3432 |
| 317 | 3322 | 341 | 3385 | 365 | 3433 |

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 365 m de eslora serán determinados por la Administración.

**Buques de tipo 'B'**

2) El francobordo tabular para buques de tipo 'B' se determinará por medio de la tabla 28.2:

TABLA 28.2
Tabla de francobordo para buques de tipo 'B'

| Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 70 | 721 | 116 | 1609 |
| 25 | 208 | 71 | 738 | 117 | 1630 |
| 26 | 217 | 72 | 754 | 118 | 1651 |
| 27 | 225 | 73 | 769 | 119 | 1671 |
| 28 | 233 | 74 | 784 | 120 | 1690 |
| 29 | 242 | 75 | 800 | 121 | 1709 |
| 30 | 250 | 76 | 816 | 122 | 1729 |
| 31 | 258 | 77 | 833 | 123 | 1750 |
| 32 | 267 | 78 | 850 | 124 | 1771 |
| 33 | 275 | 79 | 868 | 125 | 1793 |
| 34 | 283 | 80 | 887 | 126 | 1815 |
| 35 | 292 | 81 | 905 | 127 | 1837 |
| 36 | 300 | 82 | 923 | 128 | 1859 |
| 37 | 308 | 83 | 942 | 129 | 1880 |
| 38 | 316 | 84 | 960 | 130 | 1901 |
| 39 | 325 | 85 | 978 | 131 | 1921 |
| 40 | 334 | 86 | 996 | 132 | 1940 |
| 41 | 344 | 87 | 1015 | 133 | 1959 |
| 42 | 354 | 88 | 1034 | 134 | 1979 |
| 43 | 364 | 89 | 1054 | 135 | 2000 |
| 44 | 374 | 90 | 1075 | 136 | 2021 |
| 45 | 385 | 91 | 1096 | 137 | 2043 |
| 46 | 396 | 92 | 1116 | 138 | 2065 |
| 47 | 408 | 93 | 1135 | 139 | 2087 |
| 48 | 420 | 94 | 1154 | 140 | 2109 |

(cont.)

| Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 49 | 432 | 95 | 1172 | 141 | 2130 |
| 50 | 443 | 96 | 1190 | 142 | 2151 |
| 51 | 455 | 97 | 1209 | 143 | 2171 |

| (cont.) Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 52 | 467 | 98 | 1229 | 144 | 2190 |
| 53 | 478 | 99 | 1250 | 145 | 2209 |
| 54 | 490 | 100 | 1271 | 146 | 2229 |
| 55 | 503 | 101 | 1293 | 147 | 2250 |
| 56 | 516 | 102 | 1315 | 148 | 2271 |
| 57 | 530 | 103 | 1337 | 149 | 2293 |
| 58 | 544 | 104 | 1359 | 150 | 2315 |
| 59 | 559 | 105 | 1380 | 151 | 2334 |
| 60 | 573 | 106 | 1401 | 152 | 2354 |
| 61 | 587 | 107 | 1421 | 153 | 2375 |
| 62 | 601 | 108 | 1440 | 154 | 2396 |
| 63 | 615 | 109 | 1459 | 155 | 2418 |
| 64 | 629 | 110 | 1479 | 156 | 2440 |
| 65 | 644 | 111 | 1500 | 157 | 2460 |
| 66 | 659 | 112 | 1521 | 158 | 2480 |
| 67 | 674 | 113 | 1543 | 159 | 2500 |
| 68 | 689 | 114 | 1565 | 160 | 2520 |
| 69 | 705 | 115 | 1587 | 161 | 2540 |
| 162 | 2560 | 225 | 3660 | 288 | 4490 |
| 163 | 2580 | 226 | 3675 | 289 | 4502 |
| 164 | 2600 | 227 | 3690 | 290 | 4513 |
| 165 | 2620 | 228 | 3705 | 291 | 4525 |
| 166 | 2640 | 229 | 3720 | 292 | 4537 |
| 167 | 2660 | 230 | 3735 | 293 | 4548 |
| 168 | 2680 | 231 | 3750 | 294 | 4560 |
| 169 | 2698 | 232 | 3765 | 295 | 4572 |
| 170 | 2716 | 233 | 3780 | 296 | 4583 |
| 171 | 2735 | 234 | 3795 | 297 | 4595 |
| 172 | 2754 | 235 | 3808 | 298 | 4607 |
| 173 | 2774 | 236 | 3821 | 299 | 4618 |
| 174 | 2795 | 237 | 3835 | 300 | 4630 |
| 175 | 2815 | 38 | 3849 | 301 | 4642 |
| 176 | 2835 | 239 | 3864 | 302 | 4654 |
| 177 | 2855 | 240 | 3880 | 303 | 4665 |
| 178 | 2875 | 241 | 3893 | 304 | 4676 |
| 179 | 2895 | 242 | 3906 | 305 | 4686 |
| 180 | 2915 | 243 | 3920 | 306 | 4695 |
| 181 | 2933 | 244 | 3934 | 307 | 4704 |
| 182 | 2952 | 245 | 3949 | 308 | 4714 |
| 183 | 2970 | 246 | 3965 | 309 | 4725 |
| 184 | 2988 | 247 | 3978 | 310 | 4736 |
| 185 | 3007 | 248 | 3992 | 311 | 4748 |
| 186 | 3025 | 249 | 4005 | 312 | 4757 |
| 187 | 3044 | 250 | 4018 | 313 | 4768 |
| 188 | 3062 | 251 | 4032 | 314 | 4779 |
| 189 | 3080 | 252 | 4045 | 315 | 4790 |
| 190 | 3098 | 253 | 4058 | 316 | 4801 |
| 191 | 3116 | 254 | 4072 | 317 | 4812 |
| 192 | 3134 | 255 | 4085 | 318 | 4823 |
| 193 | 3151 | 256 | 4098 | 319 | 4834 |
| 194 | 3167 | 257 | 4112 | 320 | 4844 |
| 195 | 3185 | 258 | 4125 | 321 | 4855 |
| 196 | 3202 | 259 | 4139 | 322 | 4866 |
| 197 | 3219 | 260 | 4152 | 323 | 4878 |
| 198 | 3235 | 261 | 4165 | 324 | 4890 |
| 199 | 3249 | 262 | 4177 | 325 | 4899 |
| 200 | 3264 | 263 | 4189 | 326 | 4909 |
| 201 | 3280 | 264 | 4201 | 327 | 4920 |

| (cont.) Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) | Eslora del buque (m) | Francobordo (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 202 | 3296 | 265 | 4214 | 328 | 4931 |
| 203 | 3313 | 266 | 4227 | 329 | 4943 |
| 204 | 3330 | 267 | 4240 | 330 | 4955 |
| 205 | 3347 | 268 | 4252 | 331 | 4965 |
| 206 | 3363 | 269 | 4264 | 332 | 4975 |
| 207 | 3380 | 270 | 4276 | 333 | 4985 |
| 208 | 3397 | 271 | 4289 | 334 | 4995 |
| 209 | 3413 | 272 | 4302 | 335 | 5005 |
| 210 | 3430 | 273 | 4315 | 336 | 5015 |
| 211 | 3445 | 274 | 4327 | 337 | 5025 |
| 212 | 3460 | 275 | 4339 | 338 | 5035 |
| 213 | 3475 | 276 | 4350 | 339 | 5045 |
| 214 | 3490 | 277 | 4362 | 340 | 5055 |
| 215 | 3505 | 278 | 4373 | 341 | 5065 |
| 216 | 3520 | 279 | 4385 | 342 | 5075 |
| 217 | 3537 | 280 | 4397 | 343 | 5086 |
| 218 | 3554 | 281 | 4408 | 344 | 5097 |
| 219 | 3570 | 282 | 4420 | 345 | 5108 |
| 220 | 3586 | 283 | 4432 | 346 | 5119 |
| 221 | 3601 | 284 | 4443 | 347 | 5130 |
| 222 | 3615 | 285 | 4455 | 348 | 5140 |
| 223 | 3630 | 286 | 4467 | 349 | 5150 |
| 224 | 3645 | 287 | 4478 | 350 | 5160 |
| 351 | 5170 | 356 | 5220 | 361 | 5268 |
| 352 | 5180 | 357 | 5230 | 362 | 5276 |
| 353 | 5190 | 358 | 5240 | 363 | 5285 |
| 354 | 5200 | 359 | 5250 | 364 | 5294 |
| 355 | 5210 | 360 | 5260 | 365 | 5303 |

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 365 m de eslora serán determinados por la Administración.

### Regla 29
### Corrección al francobordo para buques de eslora inferior a 100 m

El francobordo tabular para buques de tipo 'B', de eslora comprendida entre 24 m y 100 m con superestructuras cerradas de una longitud efectiva de hasta el 35% de la eslora, se incrementará en la siguiente cantidad:

$$7{,}5\,(100 - L)\left(0{,}35 - \frac{E_l}{L}\right)\ (\text{mm})$$

siendo L = eslora del buque en m; y

$E_l$ = longitud efectiva de las superestructuras en m, según se define en la regla 35, pero excluida la longitud de los troncos.

### Regla 30
### Corrección por coeficiente de bloque

Cuando el coeficiente de bloque ($C_b$) sea superior a 0,68, el francobordo tabular especificado en la regla 28, después de ser modificado, si procede, por las reglas 27 8), 27 10) y 29, se multiplicará por el factor.

$$\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$$

El coeficiente de bloque no se supondrá superior a 1,0.

### Regla 31
### Corrección por puntal

1) Cuando D exceda de $\frac{L}{15}$, el francobordo se aumentará en $\left(D - \frac{L}{15}\right)$R (mm), siendo $R = \frac{L}{0{,}48}$ para esloras inferiores a 120 m y 250 para esloras de 120 m o mayores.

2) Cuando D sea menor que $\frac{L}{15}$ no se hará reducción alguna, excepto en buques con superestructuras cerradas que cubran al menos una longitud igual a 0,6 L en el centro del buque, o bien con un tronco completo, o una combinación de superestructuras cerradas separadas y troncos que se extiendan de manera continua de proa a popa, en cuyo caso el francobordo se reducirá en la proporción prescrita en el párrafo 1).

3) Cuando la altura de la superestructura o del tronco sea inferior a la normal que corresponda, la reducción calculada se corregirá con la relación entre la altura real de la superestructura o del tronco y la altura normal aplicable definida en la regla 33.

### Regla 32
### Corrección por posición de la línea de cubierta

Cuando el puntal real hasta el borde superior de la marca de la línea de cubierta sea superior o inferior a *D*, la diferencia entre los puntales se añadirá o restará, respectivamente, al francobordo.

### Regla 32-1
### Corrección por nicho en la cubierta de francobordo

1) Cuando se disponga de un nicho en la cubierta de francobordo y éste no se extienda hasta los costados del buque, el francobordo calculado sin considerar el nicho se corregirá para tener en cuenta la consiguiente pérdida de flotabilidad. Esa corrección será igual al valor obtenido como resultado de dividir el volumen del nicho por el área del plano de flotación del buque a un 85% del puntal de trazado mínimo (véase la figura 32 -1.1).

2) La corrección se añadirá al francobordo obtenido después de haber aplicado todas las demás correcciones, salvo la relativa a la altura de proa.

3) Cuando el francobordo, corregido para tener en cuenta la pérdida de flotabilidad según se indica arriba, sea superior al francobordo geométrico mínimo determinado a partir de un puntal de trazado medido hasta el fondo del nicho, podrá utilizarse este último valor.

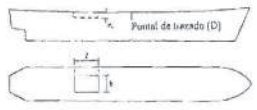



Figura 32-1.1

La corrección añadida al francobordo será igual a :

$$\frac{l \times b \times d_c}{\text{Área plano flotación a } 0{,}85D}$$

### Regla 33
### Altura normal de las superestructuras

La altura normal de una superestructura será la que se indica en la tabla 33.1

| | Altura normal (en m) | |
|---|---|---|
| L (m) | Cubierta de saltillo | Todas las demás superestructuras |
| 30 o menos | 0,9 | 1,8 |
| 75 | 1,2 | 1,8 |
| 125 o más | 1,8 | 2,3 |

Tabla 33.1

Las alturas normales para esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal.

### Regla 34
### Longitud de las superestructuras

1) Excepto lo previsto en el párrafo 2), la longitud de una superestructura (S) será la longitud media de las partes de la superestructura que queden dentro de la eslora (*L*).

Si un mamparo de una superestructura forma un nicho, la longitud efectiva de la superestructura se reducirá en un valor igual al del área de la planta del nicho dividida por la anchura de la superestructura a la mitad de la longitud del nicho. Si el nicho es asimétrico con respecto al eje longitudinal del buque, se considerará que la parte más larga del nicho es aplicable a ambos costados del buque. No es necesario que un nicho tenga una cubierta por encima.

2) Cuando el mamparo extremo de una superestructura cerrada se extienda con una curvatura convexa regular más allá de su intersección con los costados de la superestructura, la longitud de ésta se podrá incrementar basándose en un mamparo plano equivalente. Este incremento será de dos tercios de la extensión longitudinal hacia proa o hacia popa de la parte curva del mamparo. La flecha máxima que puede tenerse en cuenta al determinar este incremento será la mitad de la manga de la superestructura en el punto de intersección del extremo curvo de la superestructura con su costado.

Cuando una superestructura tenga una extensión cuya anchura a ambos lados del eje longitudinal sea como mínimo el 30% de la manga del buque, la longitud efectiva de la superestructura podrá incrementarse considerando un mamparo equivalente de la superestructura en forma de parábola. Esta parábola partirá desde el punto de la extensión situado en el eje longitudinal, pasará a través del punto de intersección del mamparo real de la superestructura con los costados de la extensión y se extenderá hasta los costados del buque. La parábola estará totalmente contenida dentro de los límites de la superestructura y de sus extensiones.

Si la superestructura está retranqueada con respecto al costado hasta el límite permitido en la regla 3 10), el mamparo equivalente deberá calcularse basándose en la anchura real de la superestructura (y no en la manga del buque).

3) Las superestructuras que tengan mamparos extremos inclinados se considerarán como sigue:

a) Cuando la altura de la superestructura, haciendo abstracción de la pendiente, sea igual o inferior a la normal, la longitud S se calculará según se indica en la figura 34.1.

b) Cuando la altura sea superior a la normal, la longitud S se calculará según se indica en la figura 34.2.

c) Lo anterior será aplicable únicamente cuando la pendiente forme un ángulo igual o superior a 15° con respecto a la línea de base. Si la pendiente es inferior a 15°, la configuración se considerará como arrufo.

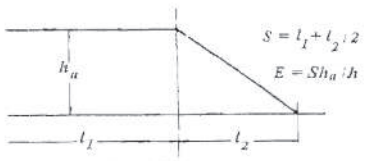



Figura 34.1
Altura de superestructura igual o inferior a la altura normal *h*

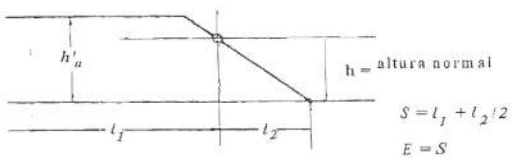



Figura 34.2
Altura de superestructura superior a la altura normal

Regla 35
Longitud efectiva de las superestructuras

1) Excepto lo dispuesto en el párrafo 2), la longitud efectiva (E) de una superestructura cerrada de altura normal será su longitud real.

2) En aquellos casos en que una superestructura cerrada de altura normal esté retranqueada con respecto a los costados del buque en la medida permitida en la regla 3 10), su longitud efectiva será su longitud modificada por la relación $b/B_s$, siendo:

b la anchura de la superestructura a la mitad de su longitud, y

$B_s$ la manga del buque a la mitad de la longitud de la superestructura.

Cuando una superestructura esté retranqueada en una parte de su longitud, esta modificación se aplicará solamente a la parte retranqueada.

3) Cuando la altura de una superestructura cerrada sea inferior a la normal, la longitud efectiva será su longitud real reducida en la relación de su altura real a la altura normal. Cuando la altura exceda de la altura normal no se hará ningún aumento para obtener la longitud efectiva de la superestructura (véanse las figuras 34.1 y 34.2).

Cuando la altura de una superestructura que tenga los mamparos extremos inclinados sea, haciendo abstracción de la pendiente, inferior a la normal, su longitud efectiva E, será la longitud S calculada según se indica en la figura 34.1, reducida en la relación de la altura real a la altura normal.

Cuando se instale una toldilla o un castillo de proa de altura inferior a la normal en un buque con un arrufo excesivo, pero que no tenga ninguna superestructura en su sección central de 0,2 L, se podrá corregir la altura de la toldilla o del castillo de proa aumentando la altura real en un valor igual a la diferencia entre las curvas de arrufo real y normal. No se aplicará la reducción por exceso de arrufo prevista en la regla 38 16).

4) La longitud efectiva de una cubierta de saltillo, si está dotada a proa con un mamparo intacto, será su longitud real hasta un máximo de 0,6 L. Cuando el mamparo no sea intacto, la cubierta de saltillo se considerará como una toldilla de altura inferior a la normal.

La longitud efectiva máxima de 0,6 L de una cubierta de saltillo se medirá a partir de la perpendicular de popa incluso si el buque está dotado de una toldilla.

5) La longitud efectiva de las superestructuras que no sean cerradas será nula.

Regla 36
Troncos

1) Para que un tronco o construcción análoga que no se extienda de banda a banda del buque se considere eficaz, deberá cumplir las siguientes condiciones:

a) el tronco será al menos tan resistente como una superestructura;

b) las escotillas estarán dispuestas en la cubierta del tronco, las brazolas y tapas de las escotillas cumplirán lo prescrito en las reglas 13 a 16, inclusive, y la anchura del trancanil de la cubierta del tronco será de amplitud suficiente para constituir una pasarela satisfactoria y proporcionará una rigidez lateral adecuada. Sin embargo, en la cubierta de francobordo se podrán permitir pequeñas aberturas de acceso con tapas estancas;

c) la cubierta del tronco o varios troncos separados unidos a las superestructuras por pasarelas permanentes y eficaces proporcionarán una plataforma longitudinal permanente de trabajo dotada de barandillas;

d) los ventiladores estarán protegidos por el tronco, por tapas estancas o por cualquier otro sistema equivalente;

e) en las partes de la cubierta de francobordo expuestas a la intemperie en la zona del tronco existirán barandillas abiertas, al menos en la mitad de su longitud, o también pueden instalarse portas de desagüe en la parte inferior de la amurada, conforme a la regla 24 2), siempre que su área represente el 33% de la superficie total de la amurada;

f) los tambuchos de maquinaria estarán protegidos por el tronco, por una superestructura de altura normal por lo menos, o por una caseta de la misma altura y de resistencia equivalente;

g) la anchura del tronco será al menos igual al 60% de la manga del buque; y

h) cuando no haya una superestructura, la longitud del tronco será, al menos, igual a 0,6L.

2) La longitud efectiva de un tronco eficaz será su longitud total reducida en la relación entre su anchura media y B.

3) La altura normal de un tronco será la altura normal de una superestructura que no sea una cubierta de saltillo.

4) Cuando la altura de un tronco sea inferior a la normal, su longitud efectiva se reducirá en la relación entre las alturas real y normal. Cuando la altura de las brazolas de escotilla en la cubierta del tronco sea inferior a la exigida en la regla 14-1, la altura del tronco se reducirá en la diferencia entre la altura real y la altura reglamentaria de las brazolas.

5) Cuando la altura del tronco sea inferior a la normal y las brazolas de escotilla del tronco sean también de una altura inferior a la normal o no existan, la reducción de la altura real del tronco debida a la altura insuficiente de las brazolas de escotilla será la diferencia entre 600 mm y la altura real de las brazolas, o 600 mm si no hay brazolas de escotilla. No se exigirá una reducción de la altura real del tronco cuando en la cubierta del tronco se instalen únicamente pequeñas escotillas de altura inferior a la normal, caso en el que se podrá eximir del cumplimiento de la prescripción relativa a la altura normal de las brazolas.

6) Las escotillas continuas podrán considerarse como un tronco en el cálculo del francobordo, siempre que se cumplan las disposiciones del presente párrafo en todos sus aspectos.

El trancanil de la cubierta del tronco a que se hace referencia en el párrafo 1) b) se podrá instalar en el exterior del mamparo lateral del tronco siempre que se cumpla lo siguiente:

a) el trancanil así formado constituya un pasadizo despejado de 450 mm de anchura como mínimo en cada costado del buque;

b) el trancanil esté constituido por una plancha sólida dotada de soportes y refuerzos eficaces;

c) el trancanil esté situado lo más alto posible por encima de la cubierta de francobordo. En el cálculo del francobordo, la altura del tronco se reducirá 600 mm como mínimo o en la medida que corresponda a la diferencia real entre el tope del tronco y el trancanil, si este valor es mayor;

d) los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla serán accesibles desde el trancanil o el pasadizo; y

e) la anchura del tronco se medirá entre sus mamparos laterales.

7) Cuando el tronco adyacente a las superestructuras, como la toldilla, el puente o el castillo, se incluya en el cálculo del francobordo, no se dispondrán aberturas en la parte del mamparo que sea común al tronco y la superestructura. No obstante, se podrán autorizar aberturas pequeñas, como las practicadas para el paso de tuberías y de cables o registros dotados de tapas sujetas mediante pernos.

8) Los costados de un tronco incluido en el cálculo del francobordo serán intactos, si bien se podrán autorizar portillos fijos y tapas de registro sujetas con pernos.

Regla 37
Reducción por superestructuras y troncos

1) Cuando la longitud efectiva de superestructuras y troncos sea igual a 1 L, la reducción del francobordo será de 350 mm para 24 m de eslora del buque, 860 mm para 85 m de eslora y 1 070 mm para 122 m de eslora y esloras superiores. Las reducciones correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

2) Cuando la longitud total efectiva de superestructuras y troncos sea inferior a 1 L, la reducción será un porcentaje obtenido de la tabla 37.1.

Tabla 37.1
Porcentaje de reducción para buques de los tipos 'A' y 'B'

| | Longitud efectiva total de superestructuras y troncos | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0,1 L | 0,2 L | 0,3 L | 0,4 L | 0,5 L | 0,6 L | 0,7 L | 0,8 L | 0,9 L | 1 L |
| Porcentaje de reducción para todos los tipos de superestructuras | 0 | 7 | 14 | 21 | 31 | 41 | 52 | 63 | 75,3 | 87,7 | 100 |

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras y troncos se obtendrán por interpolación lineal.

3) En los buques de tipo 'B' no se permite reducción alguna si la longitud efectiva del castillo de proa es inferior a 0,07 L.

Regla 38
Arrufo

Observaciones generales

1) El arrufo se medirá desde la cubierta en el costado hasta una línea de referencia trazada paralelamente a la quilla y que pase por el punto de la línea de arrufo correspondiente al centro del buque.

2) En buques proyectados con asiento de quilla, el arrufo se medirá respecto a una línea de referencia trazada paralelamente a la flotación de proyecto en carga.

3) En los buques de cubierta corrida y en los buques con superestructuras separadas, el arrufo se medirá en la cubierta de francobordo.

4) En buques en que la parte alta de los costados tenga una forma especial, existiendo en ella un escalonamiento o discontinuidad, el arrufo se considerará con relación al puntal equivalente en el centro del buque.

5) En buques con una superestructura de altura normal que se extienda sobre toda la longitud de la cubierta de francobordo, el arrufo se medirá en la cubierta de la superestructura. Cuando la altura exceda de la normal, la diferencia mínima (Z) entre las alturas real y normal se añadirá a cada una de las ordenadas extremas. Análogamente, las ordenadas intermedias, a distancias de 1/6 L y 1/3 L de cada una de las perpendiculares, se incrementarán en 0,444 Z y 0,111 Z, respectivamente. Si encima de la superestructura hay una toldilla o un castillo cerrados, se permitirá un exceso de arrufo con respecto a dicha toldilla o castillo, de conformidad con el método descrito en el párrafo 12), según se muestra en la figura 38.1.

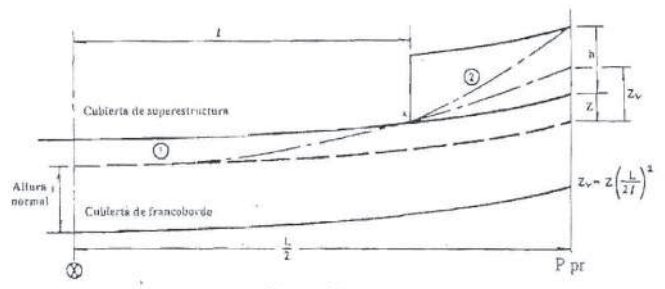



Figura 38.1

6) Cuando la cubierta de una superestructura cerrada tenga al menos el mismo arrufo que la parte expuesta de la cubierta de francobordo, no se tendrá en cuenta el arrufo de la parte cerrada de la cubierta de francobordo.

7) Cuando una toldilla o un castillo cerrados sean de altura normal, con un arrufo mayor que el de la cubierta de francobordo, o sean de altura superior a la normal, se aumentará el arrufo de la cubierta de francobordo en la forma prevista en el párrafo 12).

Cuando una toldilla o castillo estén dotados de dos niveles, se utilizará el método indicado en la figura 38.2.

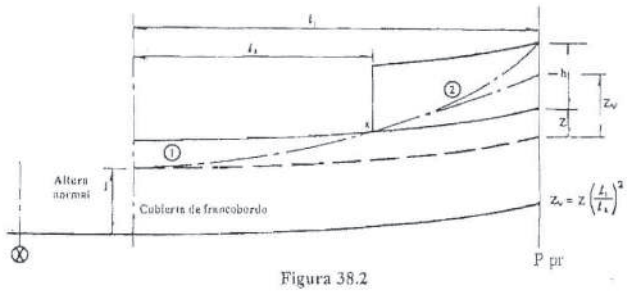



Figura 38.2

En las figuras 38.1 y 38.2 son aplicables las definiciones siguientes:

Z está definida en el párrafo 5), y

$Z_v$ es la ordenada extrema de una parábola normal virtual que pasa por el punto "X". Si $Z_v$ es superior a (Z + h), la ordenada extrema será igual a (Z + h), caso en el que no se considerará el punto "X" ni se tendrá en cuenta la curva 2.

Si la longitud de la superestructura del primer nivel es superior a 0,5 *l*, la parábola normal virtual comenzará en el centro del buque, según se indica en la figura 38.1.

Curva de arrufo normal

8) Las ordenadas de la curva de arrufo normal se dan en la tabla 38.1.

Tabla 38.1
Curva de arrufo normal
(L en m)

| | Situación | Ordenada (en mm) | Factor |
|---|---|---|---|
| Mitad de popa | Perpendicular de popa | $25\,(\frac{L}{3}+10)$ | 1 |
| | 1/6 L desde la P. de Pp. | $11,1\,(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | 1/3 L desde la P. de Pp. | $2,8\,(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | Centro del buque | 0 | 1 |
| Mitad de proa | Centro del buque | 0 | 1 |
| | 1/3 L desde la P. de Pr. | $5,6\,(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | 1/6 L desde la P. de Pr. | $22,2\,(\frac{L}{3}+10)$ | 3 |
| | Perpendicular de proa | $50\,(\frac{L}{3}+10)$ | 1 |

Medida de las variaciones respecto de la curva de arrufo normal

9) Cuando la curva de arrufo sea diferente de la normal, las cuatro ordenadas de cada una de las curvas en las mitades de proa o de popa se multiplicarán por los factores correspondientes que se dan en la tabla de ordenadas. La diferencia entre la suma de los productos así obtenidos y la de los productos correspondientes al arrufo normal, dividida por ocho, indica el defecto o exceso de arrufo en las mitades de proa o de popa. La media aritmética de los valores así obtenidos expresa el exceso o defecto de arrufo de la cubierta.

10) Cuando el arrufo de la mitad de popa de la curva sea superior al normal y el correspondiente a la mitad de proa sea inferior al normal, no se concederá ninguna reducción del francobordo por el exceso de arrufo de la parte de popa y solamente se considerará el defecto de arrufo de la parte de proa.

11) Cuando el arrufo de la mitad de proa de la curva exceda del normal y el correspondiente a la parte de popa de la curva no sea inferior al 75% del normal, se concederá la reducción de la parte en exceso. Cuando el arrufo de la mitad de popa sea inferior al 50% del normal no se concederá reducción por el exceso de arrufo a proa. Cuando el arrufo a popa esté comprendido entre el 50% y el 75% del arrufo normal, se concederán reducciones intermedias por el exceso de arrufo a proa.

12) Cuando se conceda un exceso de arrufo por una toldilla o un castillo, se utilizará la siguiente fórmula:

$$s = \frac{y\,L'}{3\,L}$$

siendo: *s* el suplemento de arrufo, a deducir del defecto, o añadir al exceso de arrufo;

*y* la diferencia entre las alturas real y normal de la superestructura en la perpendicular de popa o de proa;

*L'* la longitud media de la parte cerrada de la toldilla o castillo, hasta un máximo de 0,5 L; y

L la eslora del buque, según se define en la regla 3 1).

La fórmula arriba indicada da una curva parabólica, tangente a la curva de arrufo real en la cubierta de francobordo, y que corta a la ordenada extrema en un punto situado por debajo de la cubierta de la superestructura, a una distancia de esta cubierta igual a la altura normal de una superestructura. La cubierta de la superestructura no deberá estar en ningún punto a una altura inferior a la altura normal por encima de esta curva. Esta curva deberá usarse para determinar la curva de arrufo para las mitades de proa y de popa del buque.

13) a) Todo exceso de altura de una superestructura que no se extienda hasta la perpendicular de popa no podrá considerarse una contribución al exceso de arrufo.

b) Cuando la altura de una superestructura sea inferior a la normal, la cubierta de superestructuras no deberá tener en ningún punto una altura inferior a la altura mínima de la superestructura por encima de la curva de arrufo virtual. A este fin, "y" será igual a la diferencia entre la altura real y la altura mínima de la superestructura en la perpendicular de proa o de popa.

c) En el caso de una cubierta de saltillo, solamente se concederá un exceso si la altura de dicha cubierta de saltillo es superior a la altura normal de "otras superestructuras" definida en la regla 33, y sólo en un valor igual a la diferencia entre la altura real de la cubierta de saltillo y la altura normal.

d) Cuando una toldilla o un castillo tengan mamparos extremos inclinados, se podrá conceder un exceso de arrufo por el exceso de altura. A este fin, se utilizará la fórmula que se indica en el párrafo 12), siendo los valores de "y" y L' los que se indican en la figura 38.3.

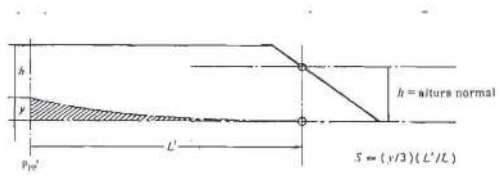



Figura 38.3
Suplemento de arrufo s por exceso de altura

**Corrección por variaciones respecto de la curva de arrufo normal**

14) La corrección por arrufo deberá ser el defecto o exceso de arrufo (véanse los párrafos 9) a 11) inclusive) multiplicado por

$$0,75 - \frac{S_1}{2L}$$

siendo $S_1$ la longitud total S de las superestructuras cerradas definida en la regla 34, sin los troncos.

**Adición por defecto de arrufo**

15) Cuando el arrufo sea inferior al normal, la corrección por defecto de arrufo (véase el párrafo 14)) se añadirá al francobordo.

**Reducción por exceso de arrufo**

16) En los buques que tengan una superestructura cerrada que se extienda desde 0,1L a proa hasta 0,1L a popa del centro del buque, la corrección por exceso de arrufo, calculada en la forma indicada en el párrafo 14), se deberá restar del francobordo; en los buques en que no haya una superestructura cerrada en el centro del buque, no se hará reducción alguna en el francobordo; cuando una superestructura cerrada ocupe una extensión menor de 0,1L a proa hasta 0,1L a popa del centro del buque, la reducción se hará por interpolación lineal. La máxima reducción por exceso de arrufo será de 125 mm por cada 100 m de eslora.

Al aplicar lo dispuesto en el presente párrafo, la altura de la superestructura se relacionará con su altura normal. Cuando la altura de la superestructura o de la cubierta de saltillo sea inferior a la normal, la reducción será proporcional a la relación de su altura real y su altura normal.

## Regla 39
## Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva

1) La altura de proa ($F_b$), definida como la distancia vertical en la perpendicular de proa entre la línea de flotación correspondiente al francobordo de verano asignado y al asiento proyectado y la parte superior de la cubierta de intemperie en el costado, no será inferior a:

$$F_b = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2,08 + 0,609C_b - 1,603C_{wf} - 0,0129(L/d_1))$$

siendo:

$F_b$ la altura mínima de proa calculada, en mm;
L la eslora definida en la regla 3, en m;
B la manga de trazado definida en la regla 3, en m;
$d_1$ el calado en el 85% del puntal D, en m;
$C_b$ el coeficiente de bloque definido en la regla 3;
$C_{wf}$ el coeficiente del área de la flotación a proa de L/2: $C_{wf} = A_{wf}/\{(L/2) \times B\}$; y
$A_{wf}$ el área de la flotación a proa de L/2 para el calado $d_1$, en $m^2$.

En los buques a los que se asignen francobordos para el transporte de madera en cubierta, se considerará el francobordo de verano (y no el francobordo de verano para el transporte de madera en cubierta) al aplicar lo dispuesto en el párrafo 1).

2) Cuando la altura de proa requerida según el párrafo 1) se obtenga mediante arrufo, éste se extenderá por lo menos en un 15% de la eslora del buque, medido desde la perpendicular de proa. Cuando se obtenga disponiendo una superestructura, ésta se extenderá desde la roda hasta un punto situado al menos a 0,07L a popa de la perpendicular de proa y estará cerrada según la definición de la regla 3 10).

3) La Administración podrá conceder una consideración especial a los buques que para cumplir exigencias excepcionales de servicio no puedan satisfacer las prescripciones de los párrafos 1) y 2) de la presente regla.

4) a) El arrufo de la cubierta del castillo de proa podrá tenerse en cuenta, incluso si la longitud del castillo es inferior a 0,15 L, pero superior a 0,07L, siempre que la altura del castillo no sea inferior a la mitad de la altura normal de superestructura definida en la regla 33 entre 0,07L y la perpendicular de proa.

b) Cuando la altura del castillo de proa sea inferior a la mitad de la altura normal de superestructura definida en la regla 33, la altura de proa concedida podrá determinarse del modo siguiente:

i) Cuando la cubierta de francobordo tenga un arrufo que se extienda a partir de un punto situado a popa de 0,15 L, mediante una curva parabólica que parta del punto situado 0,15 L a popa de la perpendicular de proa a una altura igual al puntal medido en el centro del buque, que pase por el punto de intersección del mamparo y la cubierta del castillo, y que se extienda hasta un punto de la perpendicular de proa que no esté más alto que la cubierta del castillo (como se ilustra en la figura 39.1). No obstante, si el valor de la altura indicada por $h_t$ en la figura 39.1 es inferior al de la altura indicada por $h_b$, $h_t$ podrá sustituirse por $h_b$ en la altura de proa disponible.

ii) Cuando la cubierta de francobordo tenga un arrufo que se extienda menos de 0,15 L o no tenga arrufo, mediante una línea que parta del borde de la cubierta del castillo de proa en un punto situado a 0,07L y se prolongue paralelamente a la línea base hasta la perpendicular de proa (como se ilustra en la figura 39.2).

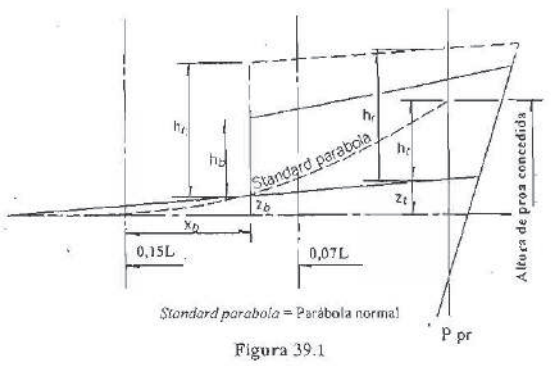



Figura 39.1

$$h_t = Z_b\left(\frac{0,15L}{x_b}\right)^2 - Z_t$$

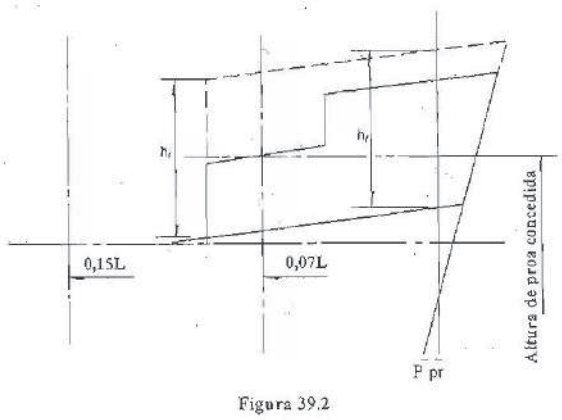



Figura 39.2

$h_r$ = Mitad de la altura normal de una superestructura definida en la regla 33.

5) Todos los buques a los que se les haya asignado un francobordo de tipo "B", salvo los petroleros*, quimiqueros* y gaseros*, tendrán una flotabilidad de reserva adicional en el extremo proel. En la sección delimitada por 0,15 L a popa de la perpendicular de proa, la suma del área proyectada entre la flotación en carga de verano y el borde de la cubierta (A1 y A2 en la figura 39.3) y el área proyectada de una superestructura cerrada (A3), si existe, no será inferior a:

$$(0,15F_{min} + 4\,(L/3+10))L/1000\ (m^2)$$

siendo

$F_{min}$ $(F_0 \times f_1) + f_2$;

$F_0$ francobordo tabular, en mm, obtenido de la tabla 28.2, corregido con arreglo a las reglas 27 9) o 27 10), según sea el caso;

$f_1$ corrección por coeficiente de bloque indicada en la regla 30; y

$f_2$ corrección por puntal, en mm, indicada en la regla 31.

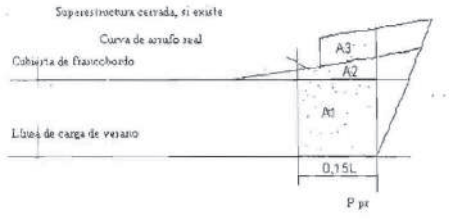



Figura 39.3

## Regla 40
## Francobordos mínimos

**Francobordo de verano**

1) El francobordo mínimo de verano será el francobordo obtenido de las tablas de la regla 28, modificado por las correcciones de las reglas 27, en la medida en que sea aplicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 y, si procede, la regla 39.

2) El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 1), pero sin la corrección por línea de cubierta que se indica en la regla 32, no será inferior a 50 mm. Para los buques que tengan en emplazamientos de clase I escotillas con tapas que no cumplan las prescripciones de la regla 16, párrafos 1) a 5), o la regla 26, el francobordo no será inferior a 150 mm.

**Francobordo tropical**

3) El francobordo mínimo en la zona tropical será el francobordo obtenido restando del francobordo de verano 1/48 del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo.

* Petroleros, quimiqueros y gaseros se definen en las reglas II-1/2.12, VII/8.2 y VII/11.2, respectivamente, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar en vigor.

4) El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 3), pero sin la corrección por línea de cubierta que se indica en la regla 32, no será inferior a 50 mm. Para los buques que tengan en emplazamientos de clase I escotillas con tapas que no cumplan las prescripciones de la regla 16, párrafos 1) a 5), o la regla 26, el francobordo no será inferior a 150 mm.

Francobordo de invierno

5) El francobordo mínimo de invierno será el francobordo obtenido añadiendo al francobordo de verano 1/48 del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo.

Francobordo de invierno en el Atlántico Norte

6) El francobordo mínimo para buques de eslora no superior a 100 m que naveguen por cualquier parte del Atlántico Norte, definido en la regla 52 (Anexo II), durante el periodo estacional de invierno, será el francobordo de invierno más 50 mm. Para los demás buques el francobordo de invierno en el Atlántico Norte, será el francobordo de invierno.

Francobordo de agua dulce

7) El francobordo mínimo en agua dulce de densidad igual a la unidad se obtendrá restando del francobordo mínimo en agua salada:

$$\frac{\Delta}{40T} \text{ (cm)}$$

siendo $\Delta$ el desplazamiento en agua salada, en toneladas, en la flotación en carga de verano; y

$T$ las toneladas por centímetro de inmersión en agua salada, en la flotación en carga de verano.

8) Cuando el desplazamiento en la flotación en carga de verano no pueda determinarse con seguridad, la deducción será 1/48 del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo.

## CAPÍTULO IV
## PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA BUQUES A LOS QUE SE ASIGNE UN FRANCOBORDO PARA EL TRANSPORTE DE MADERA EN CUBIERTA

### Regla 41
### Aplicación del presente capítulo

Las reglas 42 a 45, inclusive, serán de aplicación solamente para buques a los que se asignen francobordos para transportar madera.

### Regla 42
### Definiciones

1) *Cubertada de madera.* El término "cubertada de madera" significa una carga de madera transportada sobre una parte sin cubrir de una cubierta de francobordo. Este término no incluye la pulpa de madera o cargas análogas.

2) *Línea de carga para el transporte de madera en cubierta.* Puede considerarse que una cubertada de madera proporciona al buque flotabilidad adicional y una mayor protección contra la mar. Por esta razón, a los buques que lleven carga de madera en cubierta se les podrá conceder una reducción en el francobordo, que se calculará de acuerdo con lo previsto en la regla 45 y se marcará en el costado del buque en la forma indicada en la regla 6, párrafos 3) y 4). Sin embargo, para que este francobordo especial pueda concederse y usarse, la cubertada de madera deberá cumplir ciertas condiciones, que se establecen en la regla 44, y el propio buque deberá también cumplir determinadas condiciones en cuanto a su construcción, que se determinan en la regla 43.

### Regla 43
### Construcción del buque

Superestructura

1) Los buques tendrán un castillo de proa de altura normal como mínimo y de una longitud de al menos 0,07L. Además, si el buque es de eslora inferior a 100 m, tendrá a popa una toldilla de altura al menos igual a la normal, o una cubierta de saltillo con una caseta de al menos la misma altura total.

Tanques de doble fondo

2) Los tanques de doble fondo situados en la mitad de la eslora correspondiente al centro del buque tendrán un compartimentado longitudinal estanco adecuado.

Amuradas

3) El buque estará provisto de amuradas permanentes de una altura mínima de 1 m, reforzadas de manera especial en el borde superior, soportadas por robustos barraganetes firmes a la cubierta y dotadas de las portas de desagüe necesarias, o bien de barandillas eficaces de la misma altura y de construcción especialmente robusta.

### Regla 44
### Estiba

Generalidades

1) Las aberturas de la cubierta expuesta a la intemperie sobre las que se estibe la carga irán firmemente cerradas y aseguradas.

Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz.

2) Las cubertadas de madera se extenderán ocupando al menos toda la longitud disponible, que será la longitud total del pozo o de los pozos situados entre superestructuras.

Cuando no haya superestructura limitativa en el extremo popel, la madera se extenderá al menos hasta el extremo popel de la escotilla situada más a popa.

Se extenderá la cubertada de madera de banda a banda acercándola lo más posible al costado del buque y dejando el espacio necesario para obstáculos como barandillas, barraganetes, pies derechos, acceso para el práctico, etc., a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una media del 4% de la manga. La madera se estibará, dándole la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos a la altura normal de una superestructura que no sea una cubierta de saltillo.

3) En los buques que naveguen en invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubertada no excederá, por encima de la cubierta expuesta a la intemperie, de un tercio de la manga máxima del buque.

4) La cubertada de madera irá estibada de modo compacto, amarrada y sujeta. No entorpecerá en modo alguno la navegación ni la realización de trabajos necesarios a bordo.

Pies derechos

5) Cuando la naturaleza de la madera transportada exija el empleo de pies derechos, éstos tendrán la resistencia necesaria considerando la manga del buque; la resistencia de los pies derechos no será mayor que la de las amuradas y el espaciamiento entre ellos será el apropiado para la longitud y el tipo de las piezas transportadas, pero no excederá de 3 m. Se proveerán fuertes angulares, tinteros metálicos u otros medios igualmente eficaces para sujetar los pies derechos.

Trincas

6) La cubertada de madera se sujetará de manera eficaz en toda su longitud mediante un sistema de trincas que la Administración juzgue aceptable según el tipo de las piezas transportadas*.

Estabilidad

7) Se dispondrá lo necesario para que haya un margen de seguridad en cuanto a la estabilidad en todas las fases del viaje, teniendo en cuenta aumentos de peso como los debidos a absorción de agua o formación de hielo, si tal es el caso, y disminuciones de peso como las debidas a consumo de combustible y de provisiones.

Protección de la tripulación, acceso a los espacios de máquinas, etc.

8) Además de cumplir lo prescrito en la regla 25 5), a cada banda de la cubertada se instalarán barandillas o andariveles con espaciamiento intermedio, en sentido vertical, de no más de 350 mm hasta una altura mínima de 1 m por encima de la carga.

Además se instalará un andarivel, preferiblemente de cable con tensor acoplado, bien atesado, lo más cerca posible del eje longitudinal del buque. Los candeleros de las barandillas y andariveles estarán espaciados de modo que no sea excesivo el seno del cable. Si la cubertada es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquélla y sujetándola firmemente por debajo del andarivel o cerca del mismo.

9) Cuando no se pueda cumplir lo prescrito en el párrafo 8), se utilizarán otros medios que a juicio de la Administración sean satisfactorios.

Medios para el gobierno del buque

10) Los medios para el gobierno del buque estarán protegidos de modo eficaz contra los daños que les pueda ocasionar la carga y, en la medida de lo posible, serán accesibles. Se dispondrá lo necesario para poder gobernar el buque en el supuesto de que se averíen los medios de gobierno principales.

### Regla 45
### Cálculo del francobordo

1) Los francobordos mínimos de verano se calcularán de acuerdo con las reglas 27 5), 27 6), 27 14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 y 38, con la excepción de que los porcentajes que figuran en la regla 37 se sustituirán por los siguientes:

| | Longitud efectiva total de las superestructuras | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1L |
| Porcentaje de reducción para todos los tipos de superestructuras | 20 | 31 | 42 | 53 | 64 | 70 | 76 | 82 | 88 | 94 | 100 |

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras se obtendrán por interpolación lineal.

Tabla 45.1

2) El francobordo de invierno para el transporte de madera se obtendrá añadiendo al francobordo de verano para el transporte de madera 1/36 del calado de trazado de verano correspondiente.

3) El francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera será el mismo francobordo de invierno en el Atlántico Norte prescrito en la regla 40 6).

4) El francobordo tropical para el transporte de madera se obtendrá restando del francobordo de verano para el transporte de madera 1/48 del calado de trazado de verano correspondiente.

* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera, adoptado por la Organización mediante la resolución A.715(17), en su forma enmendada.

5) El francobordo de agua dulce para transporte de madera se calculará de acuerdo con la regla 40 7) a partir del francobordo de verano para el transporte de madera, o de acuerdo con la regla 40 8) a partir del calado de verano para el transporte de madera, medido desde el canto superior de la quilla hasta la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta.

6) Podrán asignarse francobordos para el transporte de madera a buques que tengan francobordos reducidos de tipo 'B', siempre que los francobordos para el transporte de madera se calculen a partir del francobordo ordinario de tipo 'B'.

7) La marca del francobordo de invierno para el transporte de madera y/o la marca del francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera se colocarán al mismo nivel que la marca del francobordo de invierno reducido de tipo 'B' si la marca calculada del francobordo de invierno para el transporte de madera y/o la marca calculada del francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera quedan por debajo de la marca del francobordo de invierno reducido de tipo 'B'.

ANEXO II

ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES

**Regla 49 – Regiones periódicas tropicales**

2 El texto actual del párrafo 7 b) se sustituye por lo siguiente:

"b) La región limitada:

al norte y al este por el límite meridional de la zona tropical;

al sur por el paralelo de latitud 24°S desde la costa oriental de Australia hasta el punto de longitud 154°E, desde aquí por el meridiano de longitud 154°E hasta el trópico de Capricornio, desde aquí por el trópico de Capricornio hasta la longitud 150°W, desde aquí por el meridiano de longitud 150°W hasta la latitud 20°S y de aquí por el paralelo de latitud 20°S hasta el punto en que corta al límite meridional de la zona tropical; y

al oeste por los límites de la región situada en el interior de la Gran Barrera de Arrecifes, incluida en la zona tropical, y por la costa oriental de Australia.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo."

المرفق

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

1 يستعاض عن النص الحالي للمرفق I إلى المرفق باء بما يلي :

"المرفق I
لوائح لتحديد خطوط التحميل

الفصل 1
عموميات

تفترض اللوائح أن طبيعة وطريقة تستيف البضائع والصابورة وخلاف ذلك تضمن الاتزان الكافي للسفينة وتحول دون حدوث اجهاد هيكلي مفرط .

وتفترض اللوائح أيضًا أن المتطلبات الدولية المتعلقة بالاتزان أو التقسيم الداخلي للسفينة ، إن وجدت ، قد استوفيت .

اللائحة 1
المتانة والاتزان السالم للسفن

(1) ينبغي أن تتحقق الادارة من أن متانة الهيكل العام للسفينة كافية بالنسبة للمخاطر المتناسب مع العائم المحدد للسفينة .

(2) يجوز أن تعتبر سفينة مصممة ومبنية ومصانة وفقًا للمتطلبات الملائمة لمنظمة ما معتمدة لدى الادارة ، بما في ذلك هيئة من هيئات التصنيف ، أو طبقًا للمعايير الوطنية التي تطبقها الادارة وفقًا لأحكام اللائحة 1-2 ، مستوفية لمستوى مقبول من المتانة . وتنطبق الأحكام أعلاه على جميع الهياكل والمعدات والتجهيزات التي يشملها هذا المرفق والتي لم توضع لها معايير صريحة تتعلق بالمتانة والبقاء .

(3) ينبغي أن تستوفي السفن معيارًا للاتزان السالم يكون مقبولاً لدى الادارة .

اللائحة 2
التطبيق

(1) يحدد العائم بالنسبة للسفن المزودة بوسائل ميكانيكية للدفع أو سفن القنوين أو الصنادل أو غيرها من السفن غير المزودة بوسائل مستقلة للدفع ، وفقًا لأحكام اللوائح من 1 إلى 40 .

(2) بالاضافة إلى العائم المحدد في الفقرة (1) ، يُحدَّد للسفن الناقلة لشحنات سطحية خشبية عائم لنقل الأخشاب وفقًا لأحكام اللوائح من 41 إلى 45 .

(3) يحدد عائم السفن المزودة بأشرعة ، سواء أكانت الوسيلة الوحيدة أو وسيلة تكميلية للدفع ، والقاطرات وفقًا لأحكام اللوائح من 1 إلى 40 . ويجوز أن تطلب الادارة عائمًا إضافيًا على النحو الذي تحدده .

القرار MSC.143(77)
(المعتمد في 5 حزيران/يونيو 2003)

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (المشار إليه فيما يلي بـ " بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 " ) بشأن اجراءات التعديل ،

وإذ درست ، في دورتها السابعة والسبعين ، تعديلات على بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 إقترحت وعُممت وفقًا للفقرة 2(أ) من المادة VI من البروتوكول ،

1. تعتمد ، وفقًا للفقرة 2(د) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، تعديلات على المرفق باء لبروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، الوارد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، وفقًا للفقرة 2(و)(ii)(ب ب) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة في 1 تموز/يوليو 2004 ، ما لم يقم ، قبل ذلك التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 أو أطراف متعاقدة تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50% على الأقل من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالاخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علمًا بأن التعديلات ستدخل حيز النفاذ ، وفقًا للفقرة 2(ز)(ii) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، في 1 كانون الثاني/يناير 2005 ، إثر قبولها وفقًا للفقرة 2 أعلاه ؛

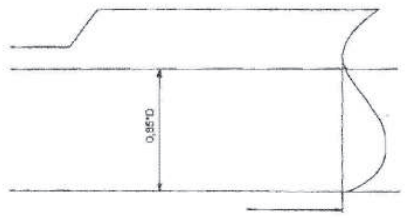
4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقًا للفقرة 2(هـ) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف المتعاقدة في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 نسخًا مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الواردة في المرفق ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف المتعاقدة في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 نسخًا من هذا القرار ومن مرفقه .

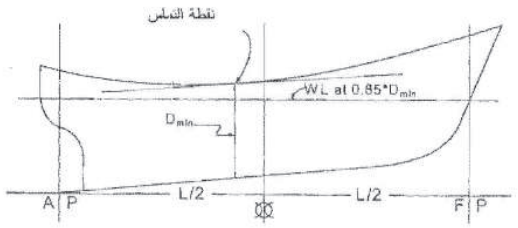
(ب) بالنسبة للسفن التي ليس بها محور دفة رأسي ، يعتبر الطول (L) معادلاً لنسبة 96% من خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى .

(ج) وحيثما يكون كفاف مقدمة السفينة مقعرًا فوق خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى ، ينبغي حساب الطرف الأمامي للطول الكلي والجانب الأمامي من مقدمة السفينة على التوالي عند الاسقاط العمودي على خط الماء المذكور للنقطة الخلفية القصوى لكفاف مقدمة السفينة (فوق خط الماء المذكور) (أنظر الشكل 1.3) .

(د) في السفن المصممة بميل في الصالب ينبغي أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازيًا لخط الماء التصميمي عند 85% على الأقل من العمق المشكل الأدنى $D_{min}$ المتحقق برسم خط موازٍ لخط صالب السفينة (بما في ذلك كابول الأربنة) المماس لخط الانحناء المشكل لسطح العائم . ويعادل العمق المشكل الأدنى المسافة العمودية المقاسة من قمة الصالب إلى قمة عتبة سطح العائم الجانبي عند نقطة التماس (أنظر الشكل 2.3) .




الشكل 1.3




الشكل 2.3

(4) يتم تحديد العائم على النحو الذي تقرره الادارة بالنسبة للسفن المصنوعة من الخشب أو من خليط من المواد أو من مواد تقر الادارة استخدامها ، أو بالنسبة للسفن التي تجعل خصائص بنائها تطبيق أحكام هذا المرفق أمرًا غير معقول أو غير عملي .

(5) تطبق اللوائح من 1 إلى 26 على جميع السفن التي حدد لها الحد الأدنى من العائم . ويجوز أن تستثنى من هذه المتطلبات السفن التي حدد لها عائم يفوق الحد الأدنى من العائم ؛ إذا رأت الادارة أنها تستوفي مواصفات السلامة .

(6) إذا تمت زيادة العائم الصيفي بحيث لا يتجاوز الغاطس الناجم عن هذه الزيادة الغاطس المتناسب مع العائم الصيفي الأدنى لنفس السفينة ، وكان سطح العائم المفترض واقعاً أسفل سطح العائم الفعلي بمسافة تعادل على الأقل الارتفاع العادي للمنشآت العلوية ، فإن شروط تحديد العائم المطبقة على سطح العائم الفعلي والواردة في اللوائح 12 ، 14-1 إلى 20 ، و23 ، و24 و25 ، تكون عند الاقتضاء ، مماثلة للشروط المطلوبة لسطح للمنشآت العلوية .

(7) ما لم ينص على خلاف ذلك ، تطبق اللوائح الواردة في هذا المرفق على السفن الممدودة الصوالب أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في أو بعد ! كانون الثاني/يناير 2005 .

(8) في حالة السفن الممدودة الصوالب أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء قبل ! كانون الثاني/يناير 2005 ، ينبغي على الادارة أن تتحقق من استيفائها المتطلبات المنطبقة بموجب الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول عام 1988 المتعلق بتلك الاتفاقية والتي اعتمدها المؤتمر الدولي للنظام المنسق للمعاينة والاجازة لعام 1988 .

(9) تعتبر مستوفية للمتطلبات الواردة في هذا المرفق المراكب عالية السرعة التي تستوفي متطلبات المدونة الدولية لسلامة المراكب عالية السرعة لعام 2000 (مدونة المراكب عالية السرعة لعام 2000) ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.97(73) ، والتي تمت معاينتها واجازتها على النحو المنصوص عليه في المدونة . ويكون للاجازات والتراخيص الصادرة بموجب المدونة الدولية لسلامة المراكب عالية السرعة لعام 2000 حُجية مماثلة لحُجية الشهادات الصادرة بموجب هذا المرفق وتحظى بنفس الدرجة من القبول .

## اللائحة 1-2
## اجازة المنظمات المعترف بها

على المنظمات ، المشار إليها في المادة 13 من الاتفاقية وفي اللائحة 1(2) ، بما في ذلك هيئات التصنيف ، الامتثال للخطوط التوجيهية التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.739(18) ، بصيغتها التي قد تعدلها المنظمة ، وللمواصفات التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.789(19) ، بصيغتها التي قد تعدلها المنظمة ، بشرط أن تكون هذه التعديلات قد أعتمدت ودخلت حيز النفاذ وأصبحت مطبقة وفقًا لأحكام المادة 6 من هذا البروتوكول .

## اللائحة 3
## تعريف المصطلحات المستخدمة في المرفقات

(1) *الطول*

(أ) يعتبر الطول (L) معادلاً لنسبة 96% من اجمالي طول خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى المقاس من قمة الصالب ، أو المسافة القائمة بين الجانب الأمامي من مقدمة السفينة ومحور الدفة الرأسي على خط الماء المذكور ، إذا كانت هذه المسافة أكبر .

(2) *الخطوط المتعامدة* . يقاس الخط المتعامد الأمامي والخط المتعامد الخلفي عند الطرف الأمامي والطرف الخلفي من الطول (L) . ويتطابق الخط المتعامد الأمامي مع الجانب الأمامي من المقدمة على خط الماء الذي يقاس عليه الطول .

(3) *منتصف السفينة* . يقع منتصف السفينة في منتصف الطول (L) .

(4) *العرض* . ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، يكون العرض (B) هو العرض الأقصى للسفينة ، مقاسًا من منتصف السفينة إلى الخط المشكل لهيكل السفينة في السفن ذات الجدار المعدني وإلى السطح الخارجي لبدن السفينة إذا كان الجدار مصنوعاً من أي مادة أخرى .

(5) *العمق المشكل*

(أ) العمق المشكّل هو المسافة العمودية المقاسة من قمة الصالب إلى قمة عتبة سطح العائم عند الجانب . وفي السفن المصنوعة من الخشب ومن خليط من المواد تقاس المسافة من الحافة السفلى لمتامة الصالب . وحين يكون شكل الجزء الأسفل من مقطع منتصف السفينة مجوفًا ، أو عند وجود ألواح سميكة ، تقاس المسافة إبتداءً من نقطة تقاطع خط الجزء المسطح من القعر الممتد نحو الداخل مع جانب الصالب .

(ب) في السفن ذات الأشفار المستديرة ، يقاس العمق المشكّل حتى نقطة تقاطع الخطوط المشكّلة للسطح والجوانب ، وتكون الخطوط ممتدة كما لو كان الشفير مصممًا بزوايا .

(ج) حين يكون سطح العائم مدرجًا ويكون الجزء المرتفع من السطح واقعاً فوق النقطة التي ينبغي عندها تحديد العمق المشكل ، يقاس العمق المشكل حتى خط مرجعي يمتد من الجانب الأسفل لسطح السفينة بموازاة الجزء المرتفع من السطح .

(6) *عمق عائم السفينة (D)*

(أ) عمق عائم السفينة (D) هو العمق المشكل مقاسًا عند منتصف السفينة زائداً سماك سطح العائم عند جانب السفينة .

(ب) يكون عمق عائم السفينة (D) في سفينة ذات شفير مستدير ونصف قطر يتجاوز 4% من العرض (B) أو يكون فيها شكل الجانبين العلويين غير مألوف ، معادلاً لعمق العائم لسفينة يوجد فيها جانبان علويان عموديان عند مقطع الوسط ويكون فيها احديداب العتبة مماثلاً ومساحة المقطع العلوي معادلة لمساحة مقطع منتصف السفينة الفعلي .

(7) *المعامل الحجمي*

(أ) ينتج المعامل الحجمي ($C_b$) عن :

$$C_b = \frac{\nabla}{L.B.d_1}$$ ؛ حيث

$\nabla$ هو حجم الازاحة التشكيلية للسفينة ، باستثناء الزوائد ، في السفن ذات الجدار المعدني ، وهو حجم الازاحة حتى السطح الخارجي للبدن في السفن المصنوع جدارها من أي معدن آخر ، على أن يقاس هذا الحجم في كلتا الحالتين عند الغاطس التشكيلي $d_1$ ؛

حيث تعادل :

$d_1$ 85% من العمق المشكّل الأقل .

(ب) لحساب المعامل الحجمي لسفينة متعددة الأبدان ، يستخدم العرض الكلي (B) على النحو المحدد في الفقرة (4) وليس عرض بدن واحد .

(8) *عائم السفينة* . عائم السفينة المحدد هو المسافة المقاسة عموديًا عند منتصف السفينة من الحافة العليا لخط السطح إلى الحافة العليا لخط التحميل الملائم .

(9) *سطح العائم*

(أ) سطح العائم هو عادة أعلى سطح مستمر مكشوف للطقس والبحر ومزود بوسائل ثابتة لاقفال جميع المنافذ في الجزء المكشوف منه للطقس ، والذي تكون جميع المنافذ الواقعة أسفله والمقامة على جانبي السفينة مزودة بوسائل إغلاق ثابتة سدودة للماء .

(ب) السطح السفلي باعتباره سطحاً عائماً .

يجوز للمالك ، رهنًا بموافقة الادارة ، أن يحدد سطحًا أسفل كسطح عائم ، بشرط أن يكون هذا السطح كاملاً ثابتًا متصلاً في اتجاه طولي على الأقل بين مكان الآلات وقطوع المقدمة ومتصلاً بعرض لسفينة .

(i) عندما يكون السطح السفلي مدرجًا يعتبر الجزء الأسفل منه وامتداده المرازي للجزء العلوي من السطح بمثابة سطح العائم .

(ii) عندما يحدد السطح السفلي على أنه سطح العائم ، يعتبر جزء البدن الممتد فوق سطح العائم بمثابة منشأة علوية فيما يتعلق بتطبيق شروط تحديد سطح العائم وطريقة حسابه . ويتم حساب عائم السفينة من هذا السطح .

(iii) إذا حُدد السطح السفلي على أنه سطح للعائم ، ينبغي أن يتكون هذا السطح على الأقل من مدادات مناسبة على جانبي السفينة ومدادات عرضية في كل فاصل إنشائي سدود للماء يمتد إلى السطح العلوي ، داخل أماكن البضاعة . وينبغي ألا يقل عرض هذه المدادات عمّا يسمح به تركيبها بيسر مع مراعاة هيكل السفينة وتشغيلها . وينبغي أن يتم وضع المدادات على نحو يُمكنّ أيضًا من استيفاء المواصفات الهيكلية .

(ج) سطح للعائم المتقطع ، سطح العائم المتدرج

(i) إذا امتد تجويف سطح العائم إلى جانبي السفينة وزاد طوله عن متر واحد ، يعتبر الخط الأسفل من السطح المكشوف وامتداده بموازاة الجزء العلوي من السطح بمثابة سطح العائم (أنظر الشكل 3.3) .

(ii) إذا لم يمتد تجويف السطح العائم إلى جانبي السفينة ، يعتبر الجزء العلوي من السطح بمثابة سطح العائم .

(iii) إذا حُدّد سطح واقع أسفل السطح المكشوف على أنه سطح العائم وكانت به تجاويف لا تمتد من جانب إلى آخر من سطح يقع أسفل السطح المكشوف ، يجوز إغفال هذه التجاويف ، بشرط أن تكون جميع المنافذ الواقعة في السطح المكشوف مجهزة بمعدات إغلاق سدودة للماء .

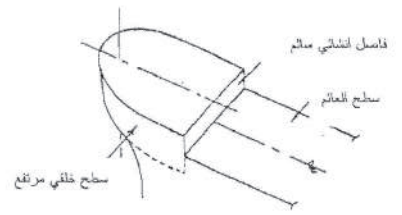
(هـ) البرج . البرج هو منشأة علوية لا تمتد إلى الخط المتعامد الأمامي أو الخط المتعامد الخلفي .

(و) الكوتل . الكوتل هو منشأة علوية تمتد نحو الأمام من الخط المتعامد الخلفي حتى نقطة تقع وراء الخط المتعامد الأمامي . ويمكن أن يبدأ الكوتل عند نقطة تقع وراء الخط المتعامد الخلفي .

(ز) قلعة المقدمة . قلعة المقدمة هي منشأة علوية تمتد من وراء الخط المتعامد الأمامي حتى نقطة تقع أمام الخط المتعامد الخلفي . ويجوز أن تبدأ قلعة المقدمة من نقطة تقع أمام الخط المتعامد الأمامي .

(ح) المنشأة العلوية الكاملة . المنشأة العلوية الكاملة هي منشأة علوية تمتد ، على الأقل ، من الخط المتعامد الأمامي إلى الخط المتعامد الخلفي .

(ط) السطح الخلفي المرتفع . السطح الخلفي المرتفع هو منشأة علوية تمتد نحو الأمام من الخط المتعامد الخلفي ، ويكون ارتفاعها عادة أقل من ارتفاع منشأة علوية عادية ، ولها فاصل إنشائي سليم (فتحات جانبية من النوع الذي لا يفتح مزود بمصاريع فعالة وبأغطية لفتحة الولوج مثبتة بمسامير) (أنظر الشكل 4.3) . وعندما لا يكون الفاصل الانشائي الأمامي سالمًا بفعل الأبواب وفتحات النفاذ ، تعتبر المنشأة العلوية عندئذ كوتلاً .




الشكل 4.3

(11) *سطح المنشآت العلوية* . سطح المنشآت العلوية هو سطح يشكل الحد العلوي للمنشـــأة العلوية .

(12) *سفينة ذات سطح منبسط* . السفينة ذات السطح المنبسط هي سفينة خالية من المنشآت العلوية المقامة في سطح العالم .

(13) *الصمود للعوامل الجوية والمطر* . يعني الصمود للعوامل الجوية عدم تسرب الماء إلى السفينة أيًا كانت الأحوال السائدة في البحر .

(14) *سدود الماء* . سدود الماء يعني قدرة جهاز ما على منع تسرب الماء عبر المنشأة في أي اتجاه مع وجود هامش مقاومة ملائم للضغط الناجم عن ضغط الماء الأقصى الذي قد يتعرض له هذا الجهاز .

(15) *البئر* . البئر هي أي مساحة من السطح المكشوف يمكن أن تتجمع فيها المياه . وتعتبر الآبار مناطق من السطح تحدها من جانبين أو أكثر منشآت سطحية .

(هـ) خط التحميل الصيفي في المياه العذبة المحدَّد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرف F . ويرسم خط التحميل الصيفي في المياه العذبة وراء الخط العمودي . وبشكل الفرق بين خط التحميل الصيفي في المياه العذبة وخط التحميل الصيفي الزيادة المسموح بها في التحميل في المياه العذبة بالنسبة لخطوط التحميل الأخرى .

(و) خط التحميل الاستوائي في المياه العذبة المحدَّد بالحافة العليا من الخط المشار إليه بالحرفين TF والمرسوم وراء الخط العمودي .

(3) إذا حُدد عائم لنقل الأخشاب وفقًا لهذه اللوائح ، ترسم خطوط تحميل الأخشاب بالاضافة إلى خطوط التحميل العادية . وتكون هذه الخطوط خطوطًا أفقية طولها 230 ملليمترًا وعرضها 25 ملليمترًا تمتد ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، عموديًا خلف خط عمودي عرضه 25 ملليمترًا يقام على مسافة 540 ملليمترًا خلف منتصف الحلقة (على النحو الموضح في الشكل 2.6) .

(4) تستخدم خطوط تحميل الأخشاب التالية :

(أ) خط التحميل الصيفي لنقل الأخشاب المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرفين LS .

(ب) خط التحميل الشتوي لنقل الأخشاب المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرفين LW .

(ج) خط التحميل الشتوي لنقل الأخشاب في شمال الأطلسي المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالأحرف LWNA .

(د) خط التحميل الاستوائي لنقل الأخشاب المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرفين LT .

(هـ) خط التحميل الصيفي لنقل الأخشاب في المياه العذبة المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرفين LF والمقام أمام الخط العمودي . ويمثل الفرق بين خط التحميل الصيفي لنقل الأخشاب في المياه العذبة وخط التحميل الصيفي لنقل الأخشاب الزيادة المسموح بها للتحميل في المياه العذبة بالنسبة للخطوط الأخرى لتحميل الأخشاب .

(و) خط التحميل الاستوائي لنقل الأخشاب في المياه العذبة المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالأحرف LTF والمقام إلى الأمام من الخط العمودي .

(5) في الحالات التي تحول فيها مواصفات السفينة أو طبيعة خدمتها أو القيود الملاحية دون تطبيق أي خط من الخطوط الموسمية ، فإن هذه الخطوط لا تُبيَّن .

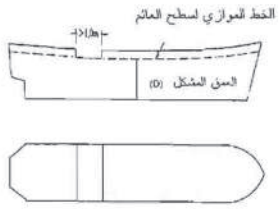
(6) ينبغي توضيح خط التحميل في المياه العذبة فقط في الحالات التي يحدد فيها للسفينة عائم يقوق العائم الأدنى بحيث يكون موقع خط التحميل مطابقًا لخط التحميل الموسمي الأدنى المحدد للعائم الأدنى وفقًا لهذا البروتوكول أو واقعًا أسفل هذا الخط .

(7) في جميع الحالات التي يتطابق فيها خط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي مع خط التحميل الشتوي لنفس الخط العمودي ، يُبيَّن خط التحميل هذا بالحرف W .

(8) خطوط التحميل البديلة/الاضافية التي تقتضيها اتفاقيات دولية أخرى نافذة تُعلَّم عموديًا بالنسبة للخط العمودي الموضح في الفقرة (1) إلى الخلف من هذا الخط .

(iv) ينبغي إيلاء القدر الواجب من العناية لتصريف التجاويف المكشوفة ولتأثير السطح الحر على الاتزان .

(v) لا تنطبق الأحكام الواردة في الفقرات الفرعية من (i) إلى (iv) على الجرافات والصنادل القادوسية أو غيرها من السفن الشبيهة التي بها عنابر واسعة مفتوحة ، إذ أن كل حالة من هذه الحالات تستدعي أن ينظر فيها على حدة .




الشكل 3.3

(10) *المنشآت العلوية*

(أ) المنشأة العلوية هي هيكل ذو سطح مقام على سطح العالم ممتد من جانب السفينة إلى الجانب الآخر أو لا يتجاوز فيه جزء التلويح الجانبي الواقع إلى الداخل من التلويح الخارجي 4% من العرض (B) .

(ب) المنشأة العلوية المغلقة هي منشأة علوية :

(i) تتضمن فواصل إنشائية متينة الصنع ؛

(ii) بها ، إن وجدت ، منافذ مقامة في هذه الفواصل الانشائية مجهزة بأبواب تستوفي متطلبات اللائحة 12 ؛

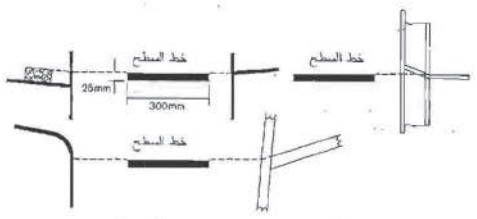
(iii) جميع المنافذ الجانبية أو الطرفية للمنشأة العلوية مجهزة بوسائل فعالة للاغلاق السدود للماء . ولا يعتبر البرج أو الكوتل بمثابة منشأة علوية مغلقة إلا إذا كان بوســع الطاقم النفاذ ، من أي نقطة في السطح المكشوف المتصل الأعلى أو الأكثر ارتفاعًا ، إلى مكان الآلات أو أماكن العمل الأخرى الواقعة داخل هذه المنشآت العلوية بوسائل بديلة للنفاذ تكون متاحة في جميع الأوقات عندما تكون منافذ الفواصل الانشائية مغلقة .

(ج) ارتفاع المنشأة العلوية هو الارتفاع العمودي الأقل مقاسًا عند الجانب من قمة عتبات سطح المنشأة العلوية إلى قمة عتبات سطح العالم .

(د) طول المنشأة العلوية (S) هو متوسط طول الجزء من هذه المنشأة العلوية الواقع في نطاق الطول (L) .

اللائحة 4
خط السطح

خط السطح هو خط أفقي طوله 300 ملليمتر وعرضه 25 ملليمترًا . ويعلَّم هذا الخط في منتصف السفينة على كل جانب منها وتمر حافته العليا عادة عبر نقطة يتقاطع عندها إمتداد الوجه العلوي لسطح العالم مع الوجه الخارجي للجدار (حسبما هو موضح في الشكل 1.4) ؛ ويجوز تحديد خط العالم بالاستناد إلى نقطة محددة أخرى على السفينة بشرط تصحيح العالم بصورة تناسبية . وينبغي توضيح موقع نقطة الاسناد وتحديد سطح العالم في جميع الحالات على شهادة خط التحميل الدولية .




الشكل 1.4

اللائحة 5
علامة خط التحميل

ينبغي أن تكون علامة خط التحميل من حلقة يبلغ نصف قطرها الخارجي 300 ملليمتر وعرضها 55 ملليمترًا ، تتقاطع مع خط أفقي طوله 450 ملليمترًا وعرضه 25 ملليمترًا ، تمر حافته العليا عبر منتصف الحلقة . وينبغي أن يكون منتصف الحلقة واقعاً في منتصف السفينة على مسافة تعادل العائم الصيفي المحدد وتُقاس عموديًا أسفل الحافة العليا من خط السطح (كما هو مبين في الشكل 1.6) .

اللائحة 6
الخطوط المستخدمة مع علامة خط التحميل

(1) الخطوط التي تشير إلى خط التحميل المحدد وفقًا لهذه اللوائح هي خطوط أفقية طولها 230 ملليمترًا وعرضها 25 ملليمترًا تمتد عموديًا ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، أمام خط عمودي عرضه 25 ملليمترًا يقع على مسافة 540 ملليمترًا أمام منتصف الحلقة (على النحو الموضح في الشكل 1.6) .

(2) خطوط التحميل التي تستخدم هي :

(أ) خط التحميل الصيفي المحدَّد بالحافة العلوية للخط الذي يمر عبر منتصف الحلقة وكذلك بالخط المشار إليه بالحرف S .

(ب) خط التحميل الشتوي المحدَّد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرف W .

(ج) خط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي المحدَّد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالأحرف WNA .

(د) خط التحميل الاستوائي المحدَّد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرف T .

اللائحة 9
التثبت من العلامات

لا تمنح الشهادة الدولية لخطوط التحميل للسفينة إلا إذا أكد الضابط أو الممثول عن المعاينة المتصرف بموجب أحكام المادة 13 من الاتفاقية أن العلامات موضحة على جانبي السفينة بصورة سليمة ودائمة .

## الفصل II
## شروط تحديد العائم

اللائحة 10
المعلومات التي يُزوَّد بها الربّان

(1) يزود ربان كل سفينة جديدة بالمعلومات اللازمة لتحميل وموازنة السفينة على نحو يحول دون تعريض هيكلها لأي ضغوط غير مقبولة . ولا يطبق هذا الشرط إذا رأت الادارة أنّ تطبيقه على أي طول أو تصميم أو فئة من السفن غير ضروري .

(2) تقدم المعلومات إلى ربان السفينة في شكل تقره الادارة أو المنظمة المعتمدة . وينبغي أن تحمل على متن السفينة وفي جميع الأوقات معلومات الاتزان ومعلومات التحميل المتعلقة بمتانة السفينة عندما تكون هذه المعلومات مطلوبة بمقتضى الفقرة (1) ، مشفوعة بما يثبت أن الإدارة قد اعتمدت تلك المعلومات .

(3) ينبغي على السفينة التي لا تقتضي الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المعمول بها في الوقت الراهن اخضاعها عند اكتمالها لاختبار امالة أن تقوم بما يلي :

(أ) اخضاعها لاختبار الإمالة هذا ، على أن تحدد الازاحة الفعلية ومركز الثقل لحالة السفينة وهي فارغة ؛

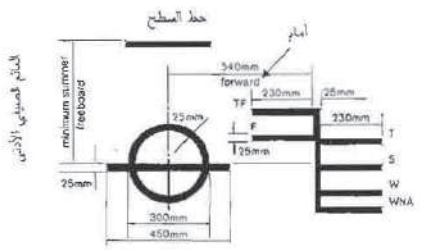
(ب) إستثناءها عند اكتمالها ، إذا وافقت الادارة على ذلك ، من اختبار الامالة إذا توافرت البيانات المتعلقة بالاتزان من اختبار الامالة لسفينة مماثلة لها واقتنعت الادارة أن معلومات الاتزان الموثوق بها بالنسبة للسفينة يمكن استخلاصها من هذه البيانات الأساسية ؛

(ج) إذا رأت الادارة أن اجراء اختبار الإمالة غير ممكن أو غير آمن أو يسفر عن نتائج غير دقيقة بسبب حجم السفينة أو تجهيزاتها أو متانتها أو شكل بدنها ، تحدد مواصفات السفينة وهي فارغة على أساس تقدير مفصل للوزن تؤكده معاينة السفينة وهي فارغة .

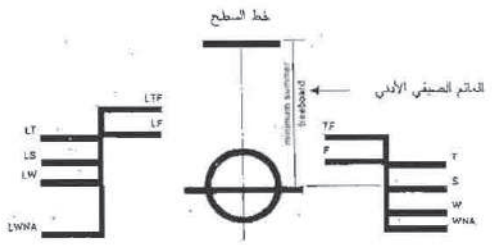
(د) اتاحة هذه المعلومات بُغية استخدامها من قبل ربان السفينة على النحو اللازم لتمكينه ، بعمليات سريعة وبسيطة ، من الحصول على معلومات دقيقة عن اتزان السفينة في جميع الأحوال التي من المرجح أن تتعرض لها أثناء الخدمة العادية ؛

(هـ) أن تحمل على متن السفينة ، في جميع الأوقات ، كل المعلومات المعتمدة المتعلقة باتزان السفينة ، مشفوعة بما يثبت أن الادارة قد اعتمدت تلك المعلومات .

(4) في حالة احداث أي تغييرات في السفينة تؤثر على معلومات التحميل أو الاتزان المقدمة إلى ربان السفينة ، ينبغي توفير المعلومات المعدلة وإعادة اختبار الامالة عند الضرورة .




الشكل 1.6 علامة خط التحميل والخطوط المستخدمة مع هذه العلامة




الشكل 2.6 علامة خط التحميل لنقل الأخشاب والخطوط المستخدمة مع هذه العلامة

اللائحة 7
علامة الهيئة القائمة بالتحديد

يجوز وضع علامة الهيئة القائمة بالتحديد التي تتولى تحديد خطوط التحميل على حلقة خط التحميل فوق الخط الأفقي الذي يمر عبر منتصف الحلقة أو فوقه أو أسفله . وينبغي ألاّ تتجاوز هذه العلامة الأحرف الأربعة الأولى التي تحدد اسم الهيئة ، على أن يكون ارتفاع كل حرف منها 115 ملليمترًا وعرضه 75 ملليمترًا تقريبًا .

اللائحة 8
تفاصيل التوسيم

تطلى الحلقة والخطوط والأحرف باللون الأبيض أو اللون الأصفر على خلفية داكنة اللون ، أو باللون الأسود على خلفية فاتحة اللون . وينبغي أيضًا أن توسم بصورة دائمة على جانبي السفينة على النحو الذي يكون مقبولاً لدى الادارة . وينبغي أن تكون العلامات بارزة على أن تتخذ ، عند الاقتضاء ، ترتيبات خاصة لهذا الغرض .

اللائحة 14
فتحات عنبر البضائع والمداخل الأخرى

(1) ينبغي أن يكون بناء فتحات عنبر البضائع والمداخل الأخرى المقامة في الموقعين 1 و2 والوسائل المستخدمة لكفالة كتامتها المائية معادلاً على الأقل للمتطلبات الواردة في اللائحة 16 ، ما لم توافق الادارة على تطبيق اللائحة 15 على هذه الفتحات .

(2) ينبغي أن تستوفي حتارات وأغطية الفتحات العنبرية المقامة في المداخل المكشوفة على الأسطح الواقعة فوق سطح المنشأة العلوية المتطلبات التي تحددها الادارة .

اللائحة 14-1
حتارات الفتحات العنبرية

(1) ينبغي أن تكون حتارات الفتحات العنبرية متينة بالقدر الذي يتناسب مع موقعها ، على أن يكون ارتفاعها فوق السطح على الأقل كما يلي :

(أ) 600 ملليمتر إذا كانت في الموقع 1 ؛ و

(ب) 450 ملليمترًا إذا كانت في الموقع 2 .

(2) في حالة الفتحات العنبرية المستوفية لمتطلبات اللائحة 16(2) إلى (5) ، يمكن تخفيض ارتفاع هذه الحتارات أو الاستغناء عنها كليًا ، بشرط أن ترى الادارة أن ذلك لا يهدد سلامة السفينة أيًا كانت الأحوال السائدة في البحر .

اللائحة 15
الفتحات العنبرية المغلقة بأغطية متحركة والمسدودة للماء باستخدام قماشات مشمَّعة وزُرز

أغطية الفتحات العنبرية

(1) ينبغي ألا يقل عرض أي سطح تحميل لأغطية الفتحات العنبرية عن 65 ملليمترًا .

(2) عندما تكون الأغطية مصنوعة من الخشب ، ينبغي ألا تقل السماكة الخالصة عن 60 ملليمترًا بالنسبة لباع لا يتجاوز 1,5 متر .

(3) عندما تكون الأغطية مصنوعة من الفولاذ الطريق ، تحسب المتانة وفقًا لمتطلبات اللائحة 16(2) إلى (4) ، على ألا يتجاوز ناتج الاجهاد الأقصى المحسوب بهذه الطريقة والعامل 1,25 الحد الأدنى لمقاومة الخضوع العليا للمادة . وتصمم هذه الأغطية بحيث لا يتجاوز الانحناء 0,0056 مرة من الباع تحت وطأة هذه الأحمال .

العتبات المتحركة

(4) عندما تكون العتبات المتحركة المستخدمة في تدعيم أغطية الفتحات العنبرية مصنوعة من الفولاذ الطريق ، تحسب المتانة على أساس أحمال مفترضة لا تقل عن 3,5 ط/م² بالنسبة للفتحات العنبرية المقامة في الموقع 1 ولا عن 2,6 ط/م² بالنسبة للفتحات العنبرية المقامة في الموقع 2 ، على ألا يتجاوز ناتج الحد الأقصى من الاجهاد المحسوب بهذه الطريقة والعامل 1,47 الحد الأدنى لمقاومة الخضوع العليا للمادة . وتصمم هذه العتبات بحيث لا يتجاوز الانحناء تحت وطأة هذه الأحمال 0,0044 مرة من الباع .

اللائحة 11
الفواصل الانشائية الطرفية للمنشآت العلوية

ينبغي أن تتمتع الفواصل الانشائية المقامة في الأطراف المكشوفة للمنشآت العلوية المغلقة بمستوى مقبول من المتانة .

اللائحة 12
الأبواب

(1) تزود جميع فتحات النفاذ المقامة في الفواصل الانشائية الواقعة عند حواف المنشآت العلوية المغلقة بأبواب من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ، مثبتة بصورة دائمة ويقوة على الفاصل الانشائي ، ومؤطرة ومقواة ومثبتة بحيث تكون متانة هيكلها ككل مطابقة لمتانة فاصل انشائي غير مثقوب ، كما تكون مسدودة للماء عند اغلاقها . ولضمان أن تكون هذه الأبواب مسدودة للماء ، تزود بحشايا وأجهزة قمط أو وسائل مكافئة لها تُثبت بصورة دائمة على الفاصل الانشائي أو على الأبواب نفسها . وتعد هذه الأبواب بحيث يمكن فتحها واغلاقها من جانبي الفاصل الانشائي .

(2) ما لم تسمح الادارة بخلاف ذلك ، تفتح الأبواب إلى الخارج وذلك لتوفير قدر اضافي من الحماية من تأثير البحر .

(3) ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه اللوائح ، يكون ارتفاع عتبات فتحات النفاذ المقامة في الفواصل الانشائية الواقعة عند حواف الفواصل العلوية المغلقة 380 ملليمترًا على الأقل فوق السطح .

(4) ينبغي تجنب العتبات المتحركة . ولكن تيسيرًا لتحميل/تفريغ قطع الغيار الثقيلة أو ما شابهها ، يمكن تركيب عتبات متحركة تستوفي الشروط التالية :

(أ) أن يتم تركيبها قبل أن تغادر السفينة الميناء ؛

(ب) أن تكون مزودة بحشايا ومثبتة بمسامير على مسافات متقاربة .

اللائحة 13
موقع الفتحات العنبرية والمداخل ومراوح التهوية

لأغراض هذه اللوائح ، تحدد موقعان للفتحات العنبرية والمداخل ومراوح التهوية على النحو التالي :

الموقع 1 – في العائم المكشوف والسطوح الخلفية المرتفعة والسطوح المكشوفة للمنشآت العلوية الواقعة إلى الأمام من نقطة تقع في ربع طول السفينة إنطلاقًا من الخط المتعامد الأمامي .

الموقع 2 – في السطوح المكشوفة للمنشآت العلوية الواقعة خلف ربع طول السفينة إنطلاقًا من الخط المتعامد الأمامي والموجودة على ارتفاع يعادل على الأقل الارتفاع العادي للمنشأة العلوية فوق سطح العائم .

في السطوح المكشوفة للمنشآت العلوية الواقعة إلى الأمام من نقطة تقع في ربع طول السفينة إنطلاقًا من الخط المتعامد الأمامي والموجودة على ارتفاع يعادل على الأقل ضعفي الارتفاع العادي للمنشآت العلوية فوق سطح العائم .

المشمعة . وينبغي تزويد أغطية المنافذ العنبرية التي يتجاوز طولها 1,5 متر باثنين على الأقل من معدات التثبيت هذه .

اللائحة 16
المنافذ العنبرية المغلقة الصمودة للعوامل الجوية والمصنوعة من الفولاذ أو من مواد مكافئة له

(1) تزود جميع المنافذ العنبرية المقامة في الموقع 1 والموقع 2 بأغطية من الفولاذ أو من مادة مكافئة له . وباستثناء ما تنص عليه اللائحة 14(2) ، ينبغي أن تكون هذه الأغطية صمودة للعوامل الجوية ومزودة بحشايا وأجهزة قمط . وينبغي أن تعتبر الوسائل المستخدمة لاحكام الصمود للعوامل الجوية واستدامته مقبولة لدى الادارة . وينبغي أن تكفل التجهيزات استمرار الكتامة في جميع الأحوال السائدة في البحر ، وتجرى لهذا الغرض اختبارات للكتامة عند معاينة المنفية قبل الخدمة . ويجوز طلب إجراء هذه الاختبارات عند المعاينة الدورية أو المعاينة السنوية أو في فترات أكثر تواترًا .

الأحمال التصميمية الدنيا لأغطية المنافذ العنبرية

(2) بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر فأكثر :

(أ) تصمم أغطية المنافذ المقامة في الموقع 1 والواقعة في الربع الأمامي من طول السفينة لتحمل أحمال موجبة عند الخط المتعامد الأمامي ، تحسب بناء على المعادلة التالية :

الحمل = $5 + (L_{ll}-100)a$ in t/m$^2$

حيث:

$L_{ll}$ تعادل L للسفن التي يتراوح طولها بين 100 متر و340 مترًا ، وتعادل 340 مترًا بالنسبة للسفن التي يتجاوز طولها 340 مترًا ؛
L تعادل طول السفينة (بالأمتار) ، على النحو المحدد في اللائحة 3 ؛
a تعادل الرقم المحدد في الجدول 1.16 ،

وتتناقص خطيًا لتبلغ 3,5 t/m$^2$ عند طرف الربع الأمامي من الطول ، على نحو ما هو مبين في الجدول 2.16. ويُحدَّد الحمل التصميمي المستخدم لكل لوح من ألواح غطاء المنفذ عند منتصفه .

(ب) تصمم جميع أغطية المنافذ الأخرى في الموقع 1 على أساس 3,5 t/m$^2$ .

(ج) تصمم أغطية منافذ الموقع 2 على أساس 2,6 t/m$^2$ .

(د) إذا أُقيم منفذ عنبري في الموقع 1 على ارتفاع يتجاوز سطح العائم بما لا يقل عن الارتفاع العادي لمنشأة علوية ، يُصمَّم لوحه على أساس 3,5 t/m$^2$ .

| السفن ذات السطح من النوع باء | a |
|---|---|
| سفن حدد لها عائم مخفض بموجب اللائحة 27(9) أو (10) | 0,0074 |
| | 0,0363 |

الجدول 1.16



تجهيزات التأمين

(6) ينبغي أن تعتبر وسائل كفالة واستدامة الصمود للأحوال الجوية بوسائل أخرى غير الحشايا وأجهزة القمط مقبولة لدى الادارة .

(7) ينبغي إبقاء أغطية المنافذ المستندة على حتارات في وضع الاغلاق بوسائل قادرة على تحمل وطأة أحمال أفقية أيًا كانت الأحوال السائدة في البحر .

اللائحة 17
فتحات مكان الآلات

(1) ينبغي أن تكون أطر الفتحات المقامة في مكان الآلات الواقعة في الموقع 1 أو 2 ملائمة ومحاطة بأغلفة فولاذية فعالة ذات متانة كافية ، وحين لا تكون الأغلفة محمية بهياكل أخرى ، ينبغي أن تحظى متانتها بعناية خاصة . وتزود فتحات النفاذ في هذه الأغلفة بأبواب تستوفي المتطلبات الواردة في اللائحة 12(1) ، على أن تكون عتباتها مقامة على ارتفاع لا يقل عن 600 ملليمتر فوق السطح في الموقع 1 وعن 380 ملليمتر فوق السطح في الموقع 2 . وينبغي أن تزوَّد الفتحات الأخرى في هذه الأغلفة بأغطية مكافئة تبقى باستمرار في الأوضاع الملائمة .

(2) في الحالات التي لا تكون فيها أغلفة الآلات محمية بهياكل أخرى ، تزود السفن التي يحدد لها عائم يقل عن العائم المحدد على أساس الجدول 2.28 من اللائحة 28 بأبواب مزدوجة (أي أبواب داخلية وخارجية تستوفي متطلبات اللائحة 12(1)) وتزود هذه الأبواب بعتبة داخلية تبلغ 230 ملليمترًا وبعتبة خارجية تبلغ 600 ملليمتر .

(3) ينبغي أن تكون حتارات مراوح تهوية الغلاية أو المدخنة أو مكان الآلات المقامة في موقع مكشوف من سطح العائم أو سطح المنشأة العلوية مرتفعة عن هذا السطح بالقدر الذي يُعد ملائمًا وعمليًا . وبصفة عامة ، ينبغي أن تكون حتارات مراوح التهوية اللازمة لتغذية مكان الآلات بانتظام مرتفعة بالقدر الكافي لاستيفاء متطلبات اللائحة 19(3) ، ولا يتوخى فيها أن تكون مزودة بأجهزة اغلاق تكفل الصمود للأحوال الجوية . وينبغي أن يكون ارتفاع حتارات مراوح التهوية اللازمة لتزويد غرفة مولد الطوارئ بانتظام كافيًا لاستيفاء متطلبات اللائحة 19(3) إذا اعتبرت هذه الغرفة طافية في حساب الاتزان ، أو حامية للمنفذ الذي يقود إلى أسفل ، ولا يتوخى فيها أن تكون مزودة بأجهزة اغلاق صمودة للأحوال الجوية .

(4) إذا تعذر ذلك بسبب حجم السفينة أو طريقة تهيئتها ، يجوز أن تسمح الادارة بأن تكون حتارات مراوح التهوية المقامة في مكان الآلات وغرفة المولد الاحتياطي أقل إرتفاعًا ، على أن تكون مزودة بأجهزة اغلاق تكفل صمودها للأحوال الجوية وفقًا للائحة 19(4) ، بالاضافة إلى تجهيزات أخرى مناسبة تكفل تهوية هذه الأماكن بصورة ملائمة ومستمرة .

(5) تزود فتحات الغلاية بأغطية متينة من الفولاذ أو مادة مكافئة له وتكون هذه الأغطية مثبتة بصورة دائمة في الوضع الملائم وقادرة على الصمود للأحوال الجوية .

اللائحة 18
الفتحات الأخرى في سطح العائم وسطح المنشآت العلوية

(1) تغلق فتحات الولوج والكوى ذات الأغطية المسطحة المقامة في الموقع 1 أو 2 أو داخل المنشآت العلوية ، باستثناء المنشآت العلوية المغلقة ، بأغطية متينة يتوخى فيها أن تكون قادرة على الصمود للأحوال الجوية . وما لم تكن الأغطية مثبتة بمسامير مركبة على مسافات متقاربة ، فإنها تثبت برباط دائم .

(5) يجوز تخفيض الأحمال المفترضة بالنسبة للفتحات العنبرية المقامة في الموقع 1 إلى 2 ط/م$^2$ بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 24 مترًا ، على ألا يقل عن 3,5 ط/م$^2$ بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر . ويجوز أن تخفض الأحمال بالنسبة للفتحات العنبرية المقامة في الموقع 2 إلى 1,5 ط/م$^2$ و2,6 ط/م$^2$ على التوالي . وفي جميع الحالات ، تستخلص القيم المتماثلة بالأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي .

الأغطية الطوفية

(6) عند استخدام أغطية طوفية عوضًا عن الدعامات المتحركة وحين تكون هذه الأغطية مصنوعة من الفولاذ الطريق ، تُحسب المتانة وفقًا لمتطلبات اللائحة 16(2) إلى (4) ، على ألا يتجاوز ناتج الحد الأقصى من الاجهاد المحسوب بهذه الطريقة والعامل 1,47 الحد الأدنى لمقاومة الخضوع العليا للمادة . وتصمم الأغطية بحيث لا يتجاوز الانحناء 0,0044 مرة من الباع . ولا ينبغي أن يقل سمك ألواح الفولاذ الطريق التي تشكل الأجزاء العليا من الأغطية عن 1% من المسافة الفاصلة بين قطع التقوية ؛ أو عن 6 ملليمتر إذا كان هذا الرقم أكبر .

(7) تكون متانة وصلابة الأغطية المصنوعة من مواد غير الفولاذ الطريق مماثلة لمتانة وصلابة الأغطية المصنوعة من الفولاذ الطريق وبالقدر الذي يكون مقبولا لدى الادارة .

الدعامات والجلب

(8) ينبغي أن تتسم الدعامات والجلب المركبة في الدعامات المتحركة بالمتانة ، وأن تكفل تركيب الدعامات وتثبيتها بصورة فعالة . وعند استخدام دعامات متدرجة ينبغي أن تضمن التجهيزات بقاء الدعامات في موضعها السليم عند اغلاق المنافذ العنبرية .

الرفادات

(9) ينبغي أن تعد الرفادات بحيث تناسب مع انحدار الاسفينات ، على ألا يقل عرضها عن 65 ملليمترًا وألا تتباعد بأكثر من 600 ملليمتر من المركز إلى المركز ، على ألا تتباعد الرفادات عند كل جانب أو طرف بأكثر من 150 ملليمتر من زوايا الفتحة .

الأزرار والاسفينات

(10) ينبغي أن تكون الأزرار والاسفينات متينة وفي حالة جيدة . وتصنع الاسفينات من الخشب الصلب أو من مادة أخرى مكافئة له . وينبغي ألا يزيد انحدارها عن $\frac{1}{6}$ وألا يقل سمكها عند الحواف عن 13 ملليمترًا .

الأقمشة المشمعة

(11) يرود كل منفذ عنبري مقام في الموقع 1 أو الموقع 2 بطبقتين على الأقل من قماش مشمع يكون في حالة جيدة . وينبغي أن تكون الأقمشة المشمعة مزودة للماء ومتينة بدرجة كافيه وأن تكون مصنوعة من مادة ذات ثقل ونوعية يطابقان المعايير المعتمدة .

إحكام اغلاق أغطية المنافذ العنبرية

(12) تزود جميع المنافذ العنبرية المقامة في الموقع 1 أو الموقع 2 بقضبان فولاذية أو بوسائل مكافئة تتيح ، على نحو فعال ومستقل ، الإغلاق المحكم لكل مقطع من المنافذ العنبرية بعد أن تتم لزلزة الأقمشة

(3) بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 24 مترًا :

(أ) تصمم أغطية المنافذ المقامة في الموقع 1 والواقعة في الربع الأمامي من طول السفينة لتحمل أحمال موجبة تعادل 2,43 t/m$^2$ عند الخط المتعامد الأمامي وتتناقص خطيًا لتبلغ 2t/m$^2$ عند الربع الأمامي للطول حسبما هو مبين في الجدول 2.16 . ويُحدد الحمل التصميمي المستخدم لكل لوح من ألواح غطاء المنفذ عند منتصفه .

(ب) تُصمم جميع أغطية المنافذ الأخرى في الموقع 1 على أساس 2 t/m$^2$ .

(ج) تصمم أغطية منافذ الموقع 2 على أساس 1,5 t/m$^2$ .

(د) إذا أُقيم منفذ عنبري واقع في الموقع 1 على ارتفاع يتجاوز سطح العائم بما لا يقل عن الارتفاع العادي لمنشأة علوية ، يجوز تصميم لوحه على أساس 2 t/m$^2$ .

(4) في السفن التي يتراوح طولها بين 24 مترًا و100 متر ، وبالنسبة للمواقع الواقعة بين FP و0,25L ، تستخرج الأحمال الموجبة بالاستكمال الخطي للقيم المبيَّنة في الجدول 2.16 .

| | الموقع الطولي | | |
|---|---|---|---|
| | FP | 0,25L | خلف 0,25L |
| L>100m | | | |
| سطح العائم | معادلة 16(2)(أ) | 3,5 t/m$^2$ | 3,5 t/m$^2$ |
| سطح المنشآت العلوية | 3,5 t/m$^2$ | | 2,6 t/m$^2$ |
| L=100 m | | | |
| سطح العائم | 5 t/m$^2$ | 3,5 t/m$^2$ | 3,5 t/m$^2$ |
| سطح المنشآت العلوية | 3,5 t/m$^2$ | | 2,6 t/m$^2$ |
| L=24 m | | | |
| سطح العائم | 2,43 t/m$^2$ | 2 t/m$^2$ | 2 t/m$^2$ |
| سطح المنشأة العلوية | 2 t/m$^2$ | | 1,5 t/m$^2$ |

الجدول 2.16

(5) تُصمم جميع أغطية المنافذ بحيث :

(أ) لا يتجاوز ناتج الاجهاد الأقصى المحدد وفقًا للأحمال المبينة أعلاه والعامل 1,25 الحد الأدنى لمقاومة الخضوع العليا للمادة المعرضة للشد ولمقاومة الاحديداب الحرجة للمادة المعرضة للانضغاط ؛

(ب) لا يتجاوز الانحناء 0,0056 مرة من الباع ؛

(ج) لا تقل سماكة الألواح الفولاذية التي تشكل الأجزاء العلوية من المنافذ عن 1% من تباعد قطع التقوية ، أو 6 ملليمترات إذا كان هذا الرقم أكبر ؛

(د) تترك هامش ملائم للتآكل .

(3) لا يلزم أن تكون مراوح التهوية المقامة في الموقع والممتدة حتاراتها إلى أكثر من 4,5 متر فوق السطح ومراوح التهوية المقامة في الموقع 2 والممتدة حتاراتها إلى أكثر من 2,3 متر فوق السطح مزودة بأجهزة اغلاق ، ما لم تطلب الادارة ذلك صراحة .

(4) باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة (3) ، تزود فتحات مراوح التهوية بأجهزة اغلاق من الفولاذ أو من مادة مكافئة له قادرة على الصمود للأحوال الجوية . وفي السفن التي لا يتجاوز طولها 100 متر ينبغي أن تكون أجهزة الاغلاق مثبتة بشكل دائم ، وإذا اختلف الأمر عن ذلك في السفن الأخرى ، توضع هذه الأجهزة بصورة ملائمة قرب مراوح التهوية المعنية .

(5) في المواضع المكشوفة من السفينة ، يجوز زيادة ارتفاع الحتارات بالقدر الذي تقره الادارة .

اللائحة 20
مواسير الهواء

(1) إذا امتدت مواسير الهواء التي تغذي صهاريج الصابورة أو الصهاريج الأخرى الموجودة فوق سطح العائم أو سطح المنشأة العلوية ، ينبغي أن تكون الأجزاء المكشوفة من المواسير متينة الصنع ؛ على أن يكون ارتفاعها بين السطح ونقطة نفاذ الماء إلى الأجزاء السفلى على الأقل 760 ملليمترًا في سطح العائم و450 ملليمترًا في سطح المنشأة العلوية .

(2) في الحالات التي تعوّل فيها هذه الارتفاعات تشغيل السفينة ، يجوز اعتماد ارتفاع أقل ، بشرط أن تقتنع الادارة بأن أجهزة الاغلاق وعوامل أخرى تبرر اعتماد ارتفاع أقل .

(3) تزود مواسير الهواء بوسائل اغلاق تعمل بصورة آلية .

(4) يجوز قبول صمامات مقرَّغة للضغط في الناقلات .

اللائحة 21
منافذ البضائع والفتحات المشابهة

(1) تزود منافذ البضائع والفتحات الشبيهة بها الواقعة على جانبي السفينة أسفل سطح العائم بأبواب تصمم على نحو يكفل تمتعها بنفس القدر من الكتامة المائية والمتانة الانشائية التي تتمتع بها ألواح الجدار المحيط بها . وتفتح المنافذ إلى الخارج ، ما لم توافق الادارة على خلاف ذلك . ويقتصر عدد هذه المنافذ على الحد الأدنى المتناسب مع تصميم السفينة وتشغيلها بصورة مرضية .

(2) ما لم تسمح الادارة بخلاف ذلك ، ينبغي ألا تقع الحافة السفلى للفتحات المشار إليها في الفقرة (1) أسفل خط يكون موازيًا لسطح العائم من الجانب وتقع نقطته السفلى على مسافة 230 ملليمترًا على الأقل فوق الحافة العليا لخط التحميل الأعلى.

(3) في الحالات التي يسمح فيها بوضع منافذ البضائع والفتحات الأخرى الشبيهة بها بحيث تقع حافتها السفلى أسفل الخط المشار إليه في الفقرة (2) ، ينبغي تركيب تجهيزات اضافية للحفاظ على الكتامة المائية .

(4) يُعد تركيب باب ذي متانة وكتامة مائية مكافئتين واحدًا من الترتيبات المقبولة . وينبغي تركيب جهاز لكشف التسرب في الجزء الواقع بين البابين . وينبغي تزويد هذا الجزء بجهاز لتصريف الماء نحو الجهات يكون مزودًا بصمام بلولب يسهل الوصول إليه . وينبغي أن يفتح الباب الخارجي نحو الخارج .

(2) نتم حماية الفتحات الواقعة في أسطح العائم ، باستثناء المنافذ المنبرية وفتحات مكان الآلات وفتحات الولوج والكوى ذات الأغطية المسطحة ، بمنشأة علوية مغلقة أو بغرفة سطح أو درج داخلي ذي متانة مكافئة وقدرة مماثلة على الصمود للأحوال الجوية . وبالمثل ، تتم حماية أي فتحة من هذا القبيل تقع في السطح المكشوف لمنشأة علوية أو في أعلى غرفة السطح على سطح العائم الذي يتيح النفاذ إلى حيز يقع أسفل سطح العائم أو إلى مكان داخل المنشأة العلوية المغلقة ، بغرفة سطح أو درج داخلي . وتزود المداخل في هذه الأدراج الداخلية أو غرف السطح المؤدية إلى أدراج مفضية إلى أسفل بأبواب وفقًا للائحة 12(1) . أما إذا كانت الأدراج الواقعة داخل غرفة السطح مضمَّنة في أدراج داخلية متينة بما فيه الكفاية ومزودة بأبواب تستوفي متطلبات اللائحة 12(1) ، فلا ينبغي عندئذ أن يكون الباب الخارجي صمودًا للأحوال الجوية .

(3) ينبغي أن تزود الفتحات المقامة في أعلى غرفة السطح أو على سطح خلفي مرتفع أو منشأة علوية يقل ارتفاعها عن الارتفاع المألوف ، وبعادل ارتفاعها أو يفوق الارتفاع العادي لسطح خلفي مرتفع ، بوسائل اغلاق ملائمة ، ولكن لا يلزم أن تكون هذه الفتحات محمية بغرفة سطح أو درج داخلي متين على النحو المحدد في اللائحة ، بشرط أن يكون ارتفاع غرفة السطح معادلاً للارتفاع العادي لمنشأة علوية ، على الأقل . وتعامل بنفس الطريقة الفتحات المقامة على غرفة سطح يقل ارتفاعه عن الارتفاع العادي لمنشأة علوية .

(4) في الموقع 1 ، تقام عتبات المداخل في الأدراج الداخلية على ارتفاع لا يقل عن 600 ملليمتر فوق السطح . وفي الموقع 2 يعادل هذا الارتفاع 380 ملليمترًا على الأقل .

(5) إذا وجد منفذ من السطح الأعلى يمكن استخدامه بدلاً عن النفاذ من سطح العائم وفقًا للائحة 3(10)(ب) ، ينبغي أن يكون ارتفاع عتبات المنافذ المفضية إلى البرج أو الكوتل 380 ملليمترًا . وينطبق الشيء نفسه على غرف السطح الواقعة في سطح العائم .

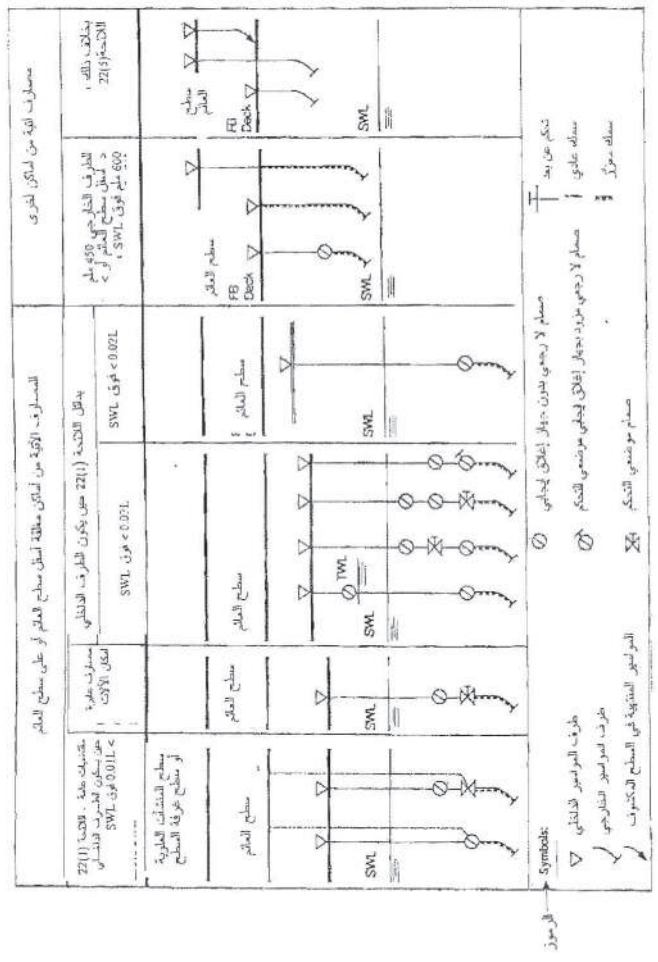
(6) إذا لم يكن هناك منفذ من المستوى الأعلى ، يعادل ارتفاع عتبات المنافذ المؤدية إلى غرف السطح الواقعة في سطح العائم 600 ملليمتر .

(7) في الحالات التي لا تستوفي فيها أجهزة اغلاق المنافذ المقامة في المنشآت العلوية وغرف السطح الشروط الواردة في اللائحة 12(1) ، تعتبر فتحات السطح الداخلية مكشوفة (أي واقعة في السطح المكشوف) .

اللائحة 19
مراوح التهوية

(1) ينبغي أن تكون حتارات مراوح التهوية الموجودة في الموقع 1 أو 2 التي تغذي الأماكن الواقعة أسفل سطح العائم أو أسطح المنشآت العلوية المغلقة مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مماثلة له ، وأن تكون متينة الصنع ومثبتة بإحكام على السطح . ولا يقل ارتفاع حتارات مراوح التهوية في الموقع 1 عن 900 ملليمتر فوق السطح . أما في الموقع 2 فلا يقل ارتفاع الحتارات عن 760 ملليمترًا فوق السطح . وفي الحالات التي يتجاوز فيها ارتفاع حتارات أي مروحة تهوية 900 ملليمتر ، ينبغي تدعيم هذه الحتارات بصفة خاصة .

(2) ينبغي أن تكون مراوح التهوية التي تمر عبر منشآت علوية غير المنشآت العلوية المغلقة مزودة بحتارات شديدة المتانة مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ومقامة عند سطح العائم .




(2) لا يسمح للبواليع التي تمر عبر الجدار من منشآت مغلقة مستخدمة لنقل البضائع إلاّ في الحالات التي لا تنغمس فيها حافة سطح العائم في الماء إذا مالت السفينة بمقدار 5 درجات إلى أي من الجانبين . وفي

(5) ينبغي أن تكون التجهيزات المتعلقة بأبواب المقدمة وأبوابها الداخلية والأبواب الجانبية والأبواب الخافية وسائل تثبيتها مستوفية لمواصفات صادرة عن هيئة معترف بها ، أو للمعايير الوطنية المعتمدة لدى الادارة والتي تكفل مستوى مكافئًا من السلامة .

اللائحة 22
البواليع والمداخل والمصارف

(1) (أ) تزود المصارف التي تمر عبر الجدار إما من أماكن واقعة أسفل سطح العائم أو من داخل منشآت علوية وغرف سطح مقامة على سطح العائم ومزودة بأبواب تستوفي الشروط الواردة في اللائحة 12 ، بوسائل يسهل الوصول إليها تحول دون تسرب الماء إلى داخل السفينة ، إلاّ في الحالات المنصوص عليها في الفقرة (2) . وعادة ما يزود كل مصرف منفصل بصمام لا رجعي أوتوماتي مزود بوسيلة اغلاق مباشرة يمكن تشغيلها من موضع يقع فوق سطح العائم . وفي الحالات التي يوجد فيها طرف أنبوب التصريف الواقع داخل السفينة فوق خط التحميل الصيفي بما لا يقل عن 0,01L ، يزود المصرف بصمامين لا رجعيين أوتوماتيين تكون لهما وسائل اغلاق مباشرة . وحين تتجاوز هذه المسافة العمودية 0,02L ، يجوز الاكتفاء بصمام لا رجعي أوتوماتي واحد غير مزود بوسيلة اغلاق مباشرة . وينبغي أن تكون وسيلة تشغيل صمام الاغلاق الأوتوماتي سهلة المنال ومزودة بمؤشر يُبيّن إن كان الصمام مفتوحًا أو مغلقًا .

(ب) ومن المقبول تركيب صمام لا رجعي أوتوماتي واحد وصمام سكبني واحد يتم التحكم فيه من سطح العائم عوضًا عن صمام لا رجعي أوتوماتيي مزود بوسائل اغلاق مباشرة يمكن تشغيلها من موضع يقع فوق سطح العائم .

(ج) في الحالات التي تستدعي وجود صمامين لا رجعيين أوتوماتيين ، ينبغي أن يكون فحص الصمام الواقع إلى الداخل متاحًا دائمًا في أحوال الخدمة العادية (أي ينبغي تركيب الصمام الواقع إلى الداخل فوق مستوى خط التحميل الاستوائي) . وإذا تعذر ذلك ، فمن غير اللازم أن يكون موضع الصمام الواقع إلى الداخل فوق خط التحميل الاستوائي ، بشرط أن يُركب صمام سكبني يتم التحكم فيه موضعيًا بين الصمامين اللارجعيين الأوتوماتيين .

(د) حين تمر المصارف الصحية والبواليع عبر الجدار قبالة أماكن الآلات ، يمكن الاكتفاء بصمام إغلاق أوتوماتي يُركب عند الجدار ويتم التحكم فيه موضعيًا ، مشفوعًا بصمام لا رجعي مُركب في الجزء الداخلي . وينبغي أن تكون محاكيم الصمامات في موضع يسهل الوصول إليه .

(هـ) ينبغي أن يتناسب موقع الطرف الداخلي للمصارف مع خط تحميل الأخشاب الصيفي في الحالات التي يحدد فيها عائم لنقل الأخشاب .

(و) تطبق مواصفات الصمامات اللارجعية فقط على المصارف التي تظل مفتوحة أثناء التشغيل العادي للسفينة . أما المصارف التي ينبغي إبقاؤها مغلقة أثناء الابحار ، فيكفي فيها وجود صمام واحد بلولب يتم التحكم فيه من السطح .

(ز) يبين الجدول 1.22 التجهيزات المقبولة للبواليع والمداخل والمصارف .

اللائحة 22-1
مسقط القمامة

(1) يجوز تركيب صمامين بوابيين يتم التحكم فيهما من سطح تشغيل مسقط القمامة بستوفيان الشروط التالية ، عوضًا عن صمام لا رجعي مزود بجهاز اغلاق مباشر يمكن تشغيله من موقع يقع فوق سطح العائم :

(أ) يتم التحكم في الصمام البوابي الأسفل من موقع يقع فوق سطح العائم . ويركب جهاز اغلاق بين الصمامين ؛

(ب) يوضع الطرف الواقع داخل السفينة فوق خط الماء الناتج عن ميلان قدره 5.8° إلى الميسرة أو الميمنة عند غاطس يعادل سطح العائم الصيفي المحدد ، ولكنه لا يقل عن 1000 ملليمتر فوق خط الماء الصيفي . وفي الحالات التي يتجاوز فيها الطرف الداخلي 0.01L فوق خط الماء الصيفي ، لا يلزم التحكم في الصمام من سطح العائم ، بشرط أن يكون الوصول إلى الصمام البوابي الداخلي متاحًا في ظروف الخدمة ؛

(ج) يجوز ، كبديل ، الاستعاضة عن الصمامين البوابيين العلوي والسفلي بغطاء بمفصلات صمود للأحوال الجوية يُركب عند الطرف الداخلي من مسقط القمامة ويكون مزودًا بقلابة تصريف . وينبغي تركيب جهاز اغلاق بين الغطاء والقلابة بحيث لا يمكن فتح قلابة القمامة إلا بعد اغلاق غطاء الفتحة .

(2) يصنع مسقط القمامة كله ، بما في ذلك غطاؤه ، من مادة ذات سمك معزز .

(3) ينبغي أن تكتب بوضوح على محاكم الصمامات البوابية و/أو الأغطية المفصلية العبارة التالية : " يبقى مغلقًا بعد الاستعمال " .

(4) حين يقع الطرف الداخلي لمسقط القمامة أسفل سطح العائم لسفينة ركاب أو خطوط الماء في وضع التوازن لسفينة بضاعة تنطبق عليها شروط الاتزان العطبي ، فإن :

(أ) الغطاء المفصلي الداخلي/ الصمام ينبغي أن يكون سدودًا للماء ؛

(ب) الصمام ينبغي أن يكون صمامًا لا رجعيًا بلولب يُركَّب في موقع يسهل الوصول إليه فوق خط التحميل الأقصى ؛

(ج) التحكم في الصمام اللارجعي بلولب يتم من موضع يقع فوق السطح الرئيسي ، على أن يكون الصمام مزودًا بمؤشرات تدل على الفتح/الاغلاق وتكتب على محكام الصمام بوضوح العبارة التالية : " يبقى مغلقًا بعد الاستعمال " .

اللائحة 22-2
المواسير الكبلية ومخازن الكبلات

(1) ينبغي أن تكون المواسير الكبلية ومخازن الكبلات سدودة للماء حتى السطح المعرض للأحوال الجوية .

(2) إذا أُقيمت منافذ ، ينبغي اغلاقها بغطاء متين مثبت بمسامير متقاربة .

(3) تزود مواسير الكبلات التي تمر عبرها كبلات المخطاف بأجهزة اغلاق مثبتة بصورة دائمة وذلك لتقليل تسرب الماء .

(9) تزود الكوًى والنوافذ الجانبية في الفواصل الانشائية الجانبية المقامة إلى الداخل من الجدار الجانبي في المستوى الثاني والتي تحمي منفذًا مباشرًا يؤدي إلى الأماكن المبينة في الفقرة (4) إما بمصاريع داخلية مفصلية ، أو ، حينما يكون الوصول إليها سهلاً ، بأغطية عواصف خارجية مثبتة بصورة دائمة وقابلة للاغلاق وصمودة للأحوال الجوية .

(10) يمكن أن تقبل الفواصل الانشائية والأبواب في الممرات الواقعة في المستوى الثاني فما فوقه والتي تفصل بين الكوًى والنوافذ الجانبية وبين منفذ مباشر يؤدي إلى الأسفل أو يُفضي إلى المستوى الثاني المعتبر طافيًا في حسابات الاتزان ، عوضًا عن المصاريع أو أغطية العواصف المركبة في الكوًى والنوافذ الجانبية .

(11) يمكن أن تعتبر غرف السطح الواقعة في سطح خلفي مرتفع أو في سطح منشأة علوية بقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي واقعة في المستوى الثاني فيما يتعلق بمقتضيات المصاريع ، على أن يكون ارتفاع السطح الخلفي المرتفع أو المنشأة العلوية معادلاً للارتفاع القياسي للسطح الخلفي أو أكثر ارتفاعًا منه .

(12) تزود المناور الثابتة أو القابلة للفتح بزجاج يكون سمكه ملائمًا لحجمها وموقعها على النحو المطلوب للكوى والنوافذ الجانبية . وينبغي حماية زجاج المناور في أي موقع من الأضرار الميكانيكية وتزويده ، عند تركيبها في الموقع 1 أو 2 ، بمصاريع مثبتة بصورة دائمة أو بأغطية عواصف .

اللائحة 24
منافذ التصريف

(1) (أ) في الحالات التي تَكُوْن فيها أكتاف السفينة الموجودة على الأجزاء المكشوفة من سطح العائم أو سطح المنشأة العلوية آبارًا ، ينبغي أن تتخذ الترتيبات الكفيلة بتخليص الأسطح من المياه وتصريفها بسرعة .

(ب) باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرتين أ(ج) و(2) ، يكون المقطع الأدنى لمنفذ التصريف (A) على كل جانب من جانبي السفينة بالنسبة لكل بئر واقعة في سطح العائم معادلاً للمقطع الناتج عن المعادلة التالية وذلك في الحالات التي يكون فيها تقعر منطقة البئر معادلاً للتقعر القياسي أو أكثر منه .

ويكون المقطع الأدنى لكل بئر واقعة على أسطح المنشآت العلوية معادلاً لنصف المقطع الناتج عن المعادلة التالية :

حيث يكون طول الكتف (*l*) في البئر 20 مترًا أو أقل :

حيث تتجاوز *l* 20 مترًا :

$$A = 0.07l(m^2)$$

لا ينبغي أن تكون *l* أكثر من 0,7L في جميع الحالات .

إذا كان متوسط ارتفاع الكتف أكثر من 1,2 متر ، يزاد المقطع المطلوب بمقدار 0,004 متر مربع من طول البئر بالنسبة لكل 0,1 متر من الفرق في الارتفاع . وإذا كان متوسط ارتفاع الكتف أقل من 0,9 يُخفض المقطع المطلوب بمقدار 0,004 متر مربع لكل متر من طول البئر بالنسبة لكل 0,1 متر من فرق الارتفاع .

الحالات الأخرى يجب أن يتم التصريف داخلها طبقًا لمتطلبات الاتفاقية الدولية السارية لسلامة الأرواح في البحار .

(3) في أماكن الآلات المزودة بالأطقم ، يجوز التحكم موضعيًا في تصاريف البحرية الرئيسية والثانوية المرتبطة بتشغيل الآلات . وينبغي أن يكون الوصول إلى تحاكيم سهلاً وأن تزود بمؤشرات تبيّن إن كانت الصمامات مفتوحة أو مغلقة .

(4) تزود البواليع ومواسير التصريف ، أيًا كان المستوى الذي تبدأ منه ، والعابرة للجدار إما على مسافة تزيد عن 450 ملليمترًا أسفل سطح العائم أو تقل عن 600 ملليمتر فوق خط التحميل الصيفي ، بصمام لا رجعي يُركب عند الجدار . ويجوز الاستغناء عن هذا الصمام إذا كانت المواسير ذات سمك معزز (أنظر الفقرة (7) أدناه) إلا إذا كان تركيبه لازمًا بمقتضى الفقرة (2) .

(5) ينبغي أن تصب البواليع الممتدة من المشآت العلوية أو غرف السطح غير المزودة بأبواب تستوفي متطلبات اللائحة 12 خارج السفينة .

(6) يجب أن تكون جميع التجهيزات والصمامات المركبة على الجدار بمقتضى هذه اللائحة مصنوعة من الفولاذ أو البرونز أو من مادة طروقة معتمدة أخرى . ولا تقبل الصمامات المصنوعة من خام الحديد العادي أو من مادة شبيهة به . وينبغي أن تكون جميع المواسير المشار إليها في هذه اللائحة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له تكون مقبولة لدى الادارة .

(7) مواسير البواليع ومواسير التصريف

(أ) بالنسبة لمواسير البواليع ومواسير التصريف التي لا يلزم أن تكون ذات سماكة معززة :

(i) المواسير التي يعادل قطرها الخارجي 155 ملليمترًا أو أقل ، ينبغي ألاّ تقل السماكة عن 4,5 ملليمتر ؛

(ii) المواسير التي يعادل قطرها الخارجي 230 ملليمتر أو أكثر ، ينبغي ألاّ تقل السماكة عن 6 ملليمترات .

وتحدد الأحجام الوسيطة بالاستكمال الخطي .

(ب) مواسير البواليع ومواسير التصريف التي يلزم أن تكون ذات سماكة معززة :

(i) المواسير التي يعادل قطرها الخارجي 80 ملليمترًا أو أقل ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 7 ملليمترات ؛

(ii) المواسير التي يبلغ قطرها الخارجي 180 ملليمترًا ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 10 ملليمترات ؛

(iii) المواسير التي يعادل قطرها الخارجي 220 ملليمترًا أو أكثر ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 12,5 ملليمتر .

تحدد الأحجام الوسيطة بالاستكمال الخطي .

اللائحة 23
الكوًى الجانبية والنوافذ والمناور

(1) ينبغي أن تكون الكوًى الجانبية والنوافذ وزجاجها والمصاريع وأغطية العواصف *، إذا كانت مركبة ، ذات تصميم معتمد ومتينة الصنع . ولا تقبل الأطر غير المعدنية .

(2) تُعرَّف الكوًى الجانبية بأنها منافذ مستديرة أو بيضاوية الشكل لا تتجاوز مساحتها $0,16^2$ . وتعامل الفتحات المستديرة أو البيضاوية التي تتجاوز مساحتها $0,16^2$ معاملة النوافذ .

(3) تُعرَّف النوافذ بأنها عادة ما تكون فتحات مستطيلة ، بها نصف قُطر في كل زاوية يتناسب مع حجم النافذة أو الفتحات المستديرة أو البيضاوية التي تتجاوز مساحتها 0,16 .

(4) تزود الكوًى الجانبية المقامة في الأماكن التالية بمصاريع داخلية مفصلية :

(أ) الأماكن الواقعة أسفل سطح العائم ؛

(ب) الأماكن الواقعة داخل المستوى الأول من المنشآت العلوية المغلقة ؛

(ج) غرف السطح المقامة في المستوى الأول من سطح العائم والتي تحمي منافذ تؤدي إلى المستوى الأسفل أو تعتبر طافية في حسابات الاتزان .

ينبغي أن تكون المصاريع قابلة للاغلاق وسدودة للماء إذا رُكبت أسفل سطح العائم وأن تكون صمودة للأحوال الجوية إذا رُكبت فوقه .

(5) لا تُركب الكوًى الجانبية في موضع بحيث تقع عتباتها أسفل خط يكون موازيًا لسطح العائم على الجانب ونقع نقطته السفلى عند 2,5% من العرض (B) ، أو 500 ملليمتر ، أيهما أكبر ، فوق خط التحميل الصيفي (أو خط التحميل الصيفي للأخشاب إذا كان محددًا) .

(6) إذا بيّنت حسابات الاتزان العطبي المطلوبة أن الكوًى الجانبية ستكون مغمورة في أية مرحلة وسيطة من التغريق أو خط الماء في وضع التوازن النهائي ، تكون هذه الكوًى من النوع الذي لا يفتح .

(7) لا تركب النوافذ في المواقع التالية :

(أ) أسفل سطح العائم ؛

(ب) في المستوى الأول من الفواصل الانشائية الجانبية أو جوانب المنشآت العلوية المغلقة ؛

(ج) غرف السطح المقامة في المستوى الأول التي تعتبر طافية في حسابات الاتزان .

(8) ينبغي أن تزود الكوًى الجانبية والنوافذ المقامة في الجدار الجانبي الواقع في المستوى الثاني بمصاريع داخلية مفصلية يمكن اغلاقها وتكون صمودة للأحوال الجوية إذا كانت المنشأة العلوية تحمي المنفذ المباشر لفتحة تؤدي إلى أسفل أو تعتبر طافية في حسابات الاتزان .

* تركب المصاريع في الجزء الداخلي من النوافذ والكوًى الجانبية بينما تركب أغطية العواصف في الجزء الخارجي من النوافذ ، عندما يكون ذلك متاحًا ويمكن أن تكون بمصراع أو متحركة .

(ج) إذا كانت مساحة الانسياب الحر أقل من تلك المحسوبة استنادًا إلى الفقرة (2) ولكنها أكثر من المساحة المحسوبة وفقًا للفقرة (1) ، تُحدَّد مساحة التصريف الدنيا في كتف السفينة العلوي استنادًا إلى المعادلة التالية :

$$F = F_1 + F_2 - f_p \left(m^2\right)$$

حيث :

$F_1$ هي مساحة التصريف الدنيا المحسوبة استنادًا إلى الفقرة (1) ؛
$F_2$ هي مساحة التصريف الدنيا المحسوبة وفقًا للفقرة (2) ؛
$f_p$ هي مجموع المساحة الصافية للمرات والمسافات بين أطراف الفتحات والمنشآت العلوية أو عرف السطح حتى الارتفاع الفعلي لكتف السفينة العلوي .

(4) في حالة السفن التي توجد بها منشآت علوية مقامة على سطح العائم أو سطح المنشآت العلوية المفتوحة في احدى الطرفين أو في كلاهما على آبار تكوّنت بفعل كتفي السفينة على الأسطح المكشوفة ، ينبغي اتخاذ الترتيبات المناسبة لتصريف الأماكن المفتوحة الواقعة في هذه المنشآت العلوية .

تُحسب المساحة الدنيا لمنافذ التصريف على كل جانب من جوانب السفينة بالنسبة للمنشأة العلوية المفتوحة ($A_s$) وبالنسبة للبئر المفتوحة ($A_w$) وفقًا للخطوات التالية :

(أ) تحديد الطول الكلي للبئر ($l_t$) الذي يساوي مجموع طول السطح المكشوف المحاط بكتفي السفينة ($l_w$) وطول المنطقة المشتركة داخل المنشأة العلوية المفتوحة ($l_i$) .

(ب) لتحديد $A_s$ :

(i) تُحسب مساحة منفذ التصريف (A) اللازمة لبئر مفتوحة طولها $l_t$ وفقًا للفقرة (1) مع افتراض أن طول الكتف العلوي عادي ؛

(ii) الضرب بمعامل تصحيح قدره 1,5 لتعويض إنعدام الإنحراف ، إذا كان منطبقًا ، وفقًا للفقرة (1)(ج) ؛

(iii) الضرب بمعامل قدره $(b_0 / l_t)$ لتعديل مساحة منفذ التصريف لتتناسب مع عرض المنافذ $(b_0)$ الواقعة في الفاصل الانشائي الطرفي للمنشأة العلوية المغلقة ؛

(iv) لتعديل مساحة منفذ التصريف بالنسبة للجزء من الطول الكامل للبئر الذي تحيط به المنشأة العلوية المفتوحة ، أضرب في المعامل :

$$1-(l_w / l_t)^2$$

حيث تكون $l_w$ و$l_t$ كما هو محدد في الفقرة (4)(أ) ؛

(v) لتعديل مساحة منفذ التصريف بالنسبة لمسافة سطح البئر الواقعة فوق السطح العلوي ، في حالة الأسطح الواقعة بمقدار يفوق $0,5\ h_s$ فوق سطح العائم ، يتم الضرب بالمعامل :

$$0,5\ (h_s / h_w)$$

حيث تعادل $h_w$ ارتفاع سطح البئر فوق سطح العائم وتعادل $h_s$ الارتفاع العادي للمنشأة العلوية .

(6) تُقام أسيجة أو قضبان متباعدة بمقدار 230 ملليمترًا تقريبًا لحماية جميع فتحات منافذ التصريف في الأكتاف العلوية للسفينة . وإذا زودت منافذ التصريف بمصاريع ، ينبغي ترك مسافة كافية لمنعها من الإصطكاك . وينبغي أن تكون مسامير أو محامل المفصلات من معدن غير قابل للصدأ . ولا تُزوَّد المصاريع بأجهزة تثبيت .

اللائحة 25
حماية الطواقم

(1) ينبغي أن تكون غرف السطح المستخدمة لايواء الطواقم متمتعة بمستوى مقبول من المتانة .

(2) تُركَّب أسيجة حاجزة أو حواجز حول الأسطح المكشوفة . ولا يقل ارتفاع الحواجز أو الأسيجة الحاجزة عن متر واحد من السطح ، على أن يُعتمد ارتفاع أقل إذا كان هذا الارتفاع يعوق تشغيل السفينة بصورة عادية ، وذلك إذا رأت الادارة أن الحماية الموفرة ملائمة .

(3) ينبغي أن تكون للأسيجة الحاجزة المركبة في سطح المنشأة العلوية أو سطح العائم ثلاث ممرات على الأقل ، على ألا تتجاوز الفتحة الواقعة أسفل المسار السفلي للأسيجة الحاجزة 230 ملليمترًا . ولا تتباعد المسارات الأخرى بأكثر من 380 ملليمتر . وفي السفن ذات الأشفار المستديرة تقام دُعامات الأسيجة الحاجزة على الجزء المسطح من السطح . أما في المواقع الأخرى فتركب أسيجة حاجزة ذات مسارين على الأقل . وينبغي أن تستوفي الأسيجة الحاجزة الأحكام التالية :

(أ) تتباعد الدُعامات الثابتة أو المتحركة أو المزودة بمفصلات بمقدار 1,5 متر تقريبًا. وينبغي أن تكون الدُعامات المتحركة أو المزودة بمفصلات قابلة للاغلاق في الوضع العمودي ؛

(ب) تزوَّد كل دعامة من بين ثلاث دعامات بكتيفة أو دعامة ؛

(ج) عندما يكون ذلك لازمًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، يجوز تركيب حبال سلكية فولاذية عوضًا عن الأسيجة الحاجزة . وينبغي أن تكون الأسلاك مشدودة بشدادات ؛

(د) حين يكون ذلك ضروريًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، تعتبر السلاسل المركبة بين دعامتين ثابتتين و/أو دعامتين مقبولة عوضًا عن الأسيجة الحاجزة .

(4) تُوفَّر وسائل مقبولة تكفل المرور الآمن الذي تنص عليه اللائحة 25-1 إلى شكل أسيجة حاجزة أو حبال تعلق أو منافذ جانبية أو ممرات تحت السطح ، وخلاف ذلك) لحماية الطواقم في ذهابهم إلى أماكن اقامتهم وغرفة الآلات أو أي أماكن أخرى تستخدم في التشغيل اللازم للسفينة ، أو عودتهم منها .

(5) تُسقَّف بضائع السطح المحمولة على متن أي سفينة على نحو يتيح اغلاق أي منفذ يقع على مقربة من البضائع ويُمكن من المرور جيئة وذهابًا إلى أماكن اقامة الطواقم وغرفة الآلات والأجزاء الأخرى التي تستخدم في عمليات التشغيل الأساسية للسفينة ، ومنع تسرب الماء عبر هذا المنفذ . وينبغي اقامة أسيجة حاجزة أو حبال تعلق فوق بضائع السطح لحماية الطواقم إذا لم يكن هناك ممر ملائم على سطح السفينة أو أسفله .

(ج) في السفن الخالية من التقعر ، يُزاد المقطع المحسوب وفقًا للفقرة (ب) بمقدار 50% . وحينما يكون التقعر أقل من المعتاد القياسي ، يتم إستخراج النسبة بالاستكمال الخطي .

(د) تنشأ بئران على متن السفن المنسطة السطح التي توجد بها غرفة سطح في وسط السفينة يعادل عرضها 80% على الأقل من عرض السفينة ولا يتجاوز فيها عرض الممرات على جانبي السفينة 1,5 متر . وتزود كل من هاتين البئرين بمنافذ تصريف ذات مقطع ملائم وفقًا لطول كل بئر .

(هـ) عند وجود فاصل انشائي ساتر يمتد على طول السفينة عند الطرف الأمامي لغرفة سطح واقعة في منتصف السفينة ، يقسّم السطح المكشوف إلى بئرين ولا يلزم وضع حد أقصى لعرض غرفة السطح .

(و) تُعامل الآبار في السطح الخلفي كما لو كانت موجودة على سطح العائم .

(ز) تُعامل قضبان المصارف التي يتجاوز ارتفاعها 300 ملليمتر والمقامة حول السطوح المكشوفة في الناقلات قبالة مشيعات البضائع وشبكة أنابيب البضائع معاملة منافذ التصريف . وتقام منافذ التصريف وفقًا لهذه اللائحة . وتكون أجهزة الاغلاق المركبة في منافذ التصريف بغية إستخدامها خلال عمليات التحميل والتفريغ مُعَدَّة على نحو يحول دون إستمساء تشغيلها في البحر .

(2) إذا لم تستوف سفينة ذات جذع متطلبات اللائحة 36(1)(هـ) أو كانت بها حيّارات جانبية للمنافذ العنبرية ممتدة بصورة مستمرة أو شبه مستمرة بين المنشآت العلوية المنفصلة ، تُحسب المساحة الدُنيا لمنافذ التصريف بناء على الجدول التالي:

| عرض المنفذ العنبري أو الجذع بالنسبة لعرض السفينة | مساحة منافذ التصريف بالنسبة للمساحة الكلية لأكتاف السفينة |
|---|---|
| 40% أو أقل | %20 |
| 75% أو أكثر | %10 |

تُستخرج مساحة منافذ التصريف لحالات العرض الوسيطة بالاستكمال الخطي .

(3) تُعتمد فعالية مناطق التصريف المقامة في الأكتاف بمقتضى الفقرة (1) على مساحة الانسياب الحر للماء عبر سطح السفينة .

مساحة الانسياب الحر على سطح السفينة هي المساحة الصافية للمسافات بين المنافذ العنبرية وبين المنافذ العنبرية والمنشآت العلوية وعرف السطح حتى الارتفاع الفعلي للكتف العلوي للسفينة .

تُحسب مساحة منافذ التصريف في الأكتاف العلوية بالقياس إلى منطقة الانسياب الحر على النحو التالي :

(أ) إذا كانت مساحة الانسياب الحر لا تقل عن مساحة التصريف المحسوبة وفقًا للفقرة (2) على افتراض استمرار حيّارات المنافذ العنبرية ، تُعتبر عندئذ المساحة الدُنيا لمنافذ التصريف المحسوبة وفقًا للفقرة (1) كافية .

(ب) إذا كانت مساحة الانسياب الحر تعادل المساحة المحسوبة وفقًا للفقرة (1) أو تقل عنها ، تُحدَّد مساحة التصريف الدُنيا في أكتاف السفينة العلوية استنادًا إلى الفقرة (2) .

(ج) لتحديد $A_w$ :

(i) تُحسب مساحة منفذ التصريف للبئر المفتوحة ($A_w$) وفقًا للفقرة (ب)(i) ، باستخدام $l_w$ لحساب مساحة إسمية لمنفذ التصريف (A') وتعدل هذه القيمة من بعد لتتناسب مع الارتفاع الفعلي للكتف العلوي للسفينة ($h_s$) باستخدام احدى معادلات تصحيح المساحة التالية ، أيها كان منطبقًا :

للأكتاف العلوية للسفينة التي يتجاوز ارتفاعها 1,2 مترًا :

$$A_c = l_w\left(h_b - 1.2\right)/0.10)(0.004)\left(m^2\right) \text{ ؛}$$

للأكتاف العلوية التي يقل ارتفاعها عن 0,9 مترًا :

$$A_c = l_w\left(h_b - 0.9\right)/0.10)(0.004)\left(m^2\right) \text{ ،}$$

للأكتاف العلوية التي يتراوح ارتفاعها بين 1,2 و0,9 مترًا ، لا حاجة إلى تعديل (أي $A_c = 0$) ؛

(ii) تُعدَّل مساحة منفذ التصريف المُصحَّح ($A_w = A' + A_c$) لمراعاة عدم تقعر السطح ، إذا كان منطبقًا ، والارتفاع فوق سطح العائم على النحو المبين في الفقرتين (ب)(ii) و(ب)(v) ، باستخدام $h_s$ و$h_w$ .

(د) تُوفَّر مساحات منفذ التصريف الناتجة عن ذلك بالنسبة للمنشأة العلوية المفتوحة ($A_s$) وبالنسبة للبئر المفتوحة ($A_w$) على كل جانب من الحيز المفتوح الذي تغطيه المنشأة العلوية وفي كل جانب من البئر المفتوحة ، على التوالي .

(هـ) وتُبيّن المعادلات التالية في ايجاز العلاقات المذكورة أعلاه ، على افتراض أن $l_i$ ، ومجموع $l_w$ و$l_i$ أكثر من 20 مترًا :

مساحة منفذ التصريف $A_w$ للبئر المفتوحة :

$$Aw=(0.07l_w + A_c)(\text{تصحيح تقعر السطح})(0.5h_s/h_w)$$

مساحة منفذ التصريف $A_s$ للمنشأة العلوية المفتوحة :

$$A_s=(0.07l_t)\ (\text{تصحيح تقعر السطح})\ (b_0/l_t)(1 - l_w/l_t)^2)(0.5h_s/h_w)$$

حيث تعادل $l_i$ 20 مترًا أو أقل ، وتعادل مساحة التصريف الأساسية $A = 0.7+0.35l_i$ وفقًا للفقرة (1) .

(5) تكون الحواف السفلى لمنافذ التصريف قريبة من السطح بالقدر المستطاع . ويكون ثلثا مساحة منفذ التصريف واقعين في نصف البئر الأقرب إلى النقطة السفلى من منحنى تقعر السطح . ويُوزَّع ثلث مساحة منفذ التصريف المطلوب بالتساوي على امتداد طول البئر المتبقي . وإذا كان تقعر سطح العائم المكشوف أو سطح المنشأة العلوية المكشوفة يعادل صفرًا أو كان ضئيلاً ، تُوزَّع مساحة منفذ التصريف بصورة متساوية على امتداد طول البئر .

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ناقلات النفط * وناقلات الكيميائيات * وناقلات الغاز * | 1.2 | النفاذ إلى المقدمة | | |
| | 1.1.2 | بين الكوتل والمقدمة | ≤($A_1$ + $H_1$) ** | (أ) (هـ) (ز)(i) (ز)(v) |
| | 2.1.2 | بين غرفة سطح بها أماكن إقامة أو معدات ملاحة أو كلاهما ، والكوتل ، أو | | |
| | 3.1.2 | في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي للسفينة | ≤($A_2$ + $H_2$) | (أ) (هـ) (ز)(i) (ز)(ii) |
| | 2.2 | النفاذ إلى الطرف الخلفي | | |
| | | في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي والطرف الخلفي للسفينة . | على النحو المطلوب في 4.2.1 بالنسبة لأنواع السفن الأخرى | |

الجدول 25-1.1

* ناقلات النفط وناقلات الكيميائيات وناقلات الغاز على النحو المحدد في اللوائح II-1/2.12 وVII/8.2 وVII/11.2 ، على التوالي ، من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، السارية المفعول .

** $A_1$: سطح العائم الصيفي الأدنى المحسوب للسفن من النوع "ألف" ('A') بصرف النظر عن نوع سطح العائم المحدد فعلاً .

$H_1$: الارتفاع القياسي للمنشأة العلوية على النحو المحدد في اللائحة 33 .

*** يرد تفصيل الترتيبات (أ) – (و) في الفقرة (2) أسفله . وترد تفاصيل المواقع (أ) – (v) في الفقرة (3) أسفله .

## اللائحة 25-1
## وسائل مرور الطواقم على نحو آمن

(1) ينبغي أن يتاح المرور الآمن للطواقم بوسيلة واحدة على الأقل من الوسائل المبينة في الجدول 25-1.1 أسفله :

| نوع السفينة | مواقع النفاذ في السفينة | | العائم الصيفي المحدد | الترتيبات المقبولة حسب نوع العائم المحدد | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | النوع (أ) | النوع B-100 | النوع B-60 | النوع "B+" و"B" |
| جميع السفن باستثناء ناقلات النفط * وناقلات الكيميائيات * وناقلات الغاز * | 1.1 | النفاذ إلى الأماكن الواقعة في منتصف السفينة | ≤ 1,000 ملم | (أ) (ب) (هـ) | (أ) (ب) (هـ) | (أ) (ب) (ج)(i) (هـ) (د)(i) | (أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (ج)(iv) (د)(i) (د)(ii) (د)(iii) (هـ) (ز)(i) (ز)(ii) (ز)(iv) |
| | 1.1.1 | بين الكوتل والبرج أو | | | | | |
| | 2.1.1 | بين الكوتل وغرفة السطح التي تضم أماكن إقامة أو معدات ملاحة أو كليهما . | | | | | |
| | 2.1 | النفاذ إلى الأطراف | ≤ 3,000 ملم | (أ) (ب) (ج)(i) (هـ) (ز)(i) | (أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (هـ) (ز)(i) (ز)(ii) | (أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (هـ) (ز)(i) (ز)(ii) | |
| | 1.2.1 | بين الكوتل والمقدمة (إذا لم يكن هناك برج) | | | | | |
| | 2.2.1 | بين البرج والمقدمة | | | | | |
| | 3.2.1 | بين غرفة سطح بها أماكن إقامة أو معدات ملاحة أو كلاهما ، والكوتل، أو | > 3000 ملم | (أ) (ب) (ج)(i) (د)(i) (هـ) (ز)(i) (ز)(ii) | (أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (ج)(iv) (د)(i) (د)(ii) (هـ) (ز)(i) (ز)(ii) | (أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (ج)(iv) (د)(i) (د)(ii) (هـ) (ز)(i) (ز)(ii) (ز)(iv) | |
| | 4.2.1 | في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي والطرف الخلفي للسفينة . | | | | | |

لإيواء شخص واحد على الأقل وأن يكون معدًا بحيث يوفر الحماية من الأحوال الجوية في مقدمةالسفينة وميسرتها وميمنتها .

(ز) ممشى جانبي دائم يقع في مستوى سطح العائم أو في أقرب موقع ممتطاع من مركز السفينة ، وله نفس خصائص المنفذ الجانبي المُبيَّن في الفقرة (هـ) ، باستثناء حواجز الأقدام . وفي السفن من النوع " باء " (المصرح لها بنقل السوائل السائبة) حيث لا يقل ارتفاع حِتارة المنفذ وغطاء المنفذ المُركَّب عن متر واحد ، يمكن اعتبار حتارات المنافذ العنبرية مشكلة لجانب واحد من الممشى الجانبي بشرط أن يُركَّب صفان من الأسيجة الحاجزة بين المنافذ العنبرية .

(3) المواقع العرضية المسموح بها للتجهيزات الواردة في الفقرات (2)(ج) و(د)(و) أعلاه حيثما كانت ملائمة :

(i) في مركز السفينة أو على مقربة منه ، أو مركبًة في المنافذ العنبرية في مركز السفينة أو على مقربة منه ؛

(ii) على كل جانب من جانبي السفينة ؛

(iii) على جانب واحد من السفينة ، مع اتخاذ الترتيبات اللازمة لتركيبها على الجانب الآخر ؛

(iv) على جانب واحد من السفينة فقط ؛

(v) على كل جانب من المنافذ العنبرية على مقربة من المركز قدر المستطاع .

(4) (أ) إذا رُكِّبت حبال سلكية فينبغي تزويدها بشدادات لكفالة إحكام شدها .

(ب) في الحالات التي يكون فيها ذلك ضروريًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، تُقبل الحبال السلكية الفولاذية عوضًا عن الأسيجة الحاجزة .

(ج) في الحالات التي يكون فيها ذلك لازمًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، تُقبل السلاسل المركبة بين الدعامات الثابتة عوضًا عن الأسيجة الحاجزة .

(د) إذا رُكِّبت دعامات ، تُعزز كل دعامة من ثلاث دعائم بكتيفة أو بدعامة .

(هـ) ينبغي أن تكون الدعامات المتحركة أو المزودة بمفصلات قابلة للاغلاق في الوضع العمودي .

(و) إتاحة منفذ للمرور فوق الحواجز مثل الأنابيب أو غيرها من التجهيزات المركبة بصورة ثابتة .

(ز) لا ينبغي ، بصورة عامة ، أن يتجاوز عرض المنفذ الجانبي أو الممشى الجانبي المقام على مستوى السطح 1,5 متر .

(5) في الناقلات التي يقل طولها عن 100 متر ، يمكن أن يُنخفض العرض الأدنى لمنصة المنفذ الجانبي أو الممشى الجانبي على مستوى السطح ، المقام وفقًا للفقرتين (2)(هـ) أو (ف) أعلاه على التوالي إلى 0,6 متر .

(1) تُعرَّف الترتيبات المقبولة المشار إليها في الجدول 25-1.1 على النحو التالي :

(أ) ممر أسفل السطح مزود بوسائل اضاءة وتهوية جيدة (مع منفذ سالك لا يقل طوله عن 0,8 متر وارتفاعه عن مترين) ، يكون قريبًا قدر المستطاع من سطح العائم ويربط بين المواقع المعنية ويتيح النفاذ إليها .

(ب) منفذ جانبي فعَّال ودائم مقام في أو فوق مستوى سطح المنشأة العلوية في منتصف السفينة أو في أقرب موقع مستطاع منه ، مكون من منصة متصلة لا يقل عرضها عن 0,6 متر ومن سطح غير زلوق ومزود بسياج حاجز يمتد على كل جانب على طول المنفذ . وينبغي ألا يقل ارتفاع السياج الحاجز عن 1 متر وأن يتكوَّن من ثلاث مسارات تُعدُّ وفقًا لمتطلبات اللائحة 25(3) . وينبغي انشاء حاجز للأقدام .

(ج) ممشى جانبي دائم لا يقل عرضه عن 0,6 متر مقام عند مستوى سطح العائم ويتألف من صفين من الأسيجة الحاجزة مزودين بدعامات لا تتباعد فيما بينها بأكثر من ثلاث أمتار . وينبغي أن يكون عدد مسارات الأسيجة الحاجزة والمسافات الفاصلة بينها وفقًا للائحة 25(3) . وفي السفن من النوع " باء " ، يمكن أن تعتبر حتارات المنافذ العنبرية التي لا يقل ارتفاعها عن 0,6 متر مشكلة لجانب واحد من الممشى بشرط اقامة صفين من الأسيجة الحاجزة بين المنافذ العنبرية .

(د) حبل تعليق سلكي لا يقل قطره عن 10 ملليمترات معزز بدعامات لا تتباعد فيما بينها بأكثر من 10 أمتار ، أو درابزين وحيد أو حبل سلكي مربوط بحتارات المنافذ العنبرية متصل ومزود بدعامات بين المنافذ العنبرية .

(هـ) منفذ جانبي ثابت يكون :

(i) مقامًا في أو فوق مستوى سطح المنشأة العلوية ؛

(ii) مقامًا في مركز السفينة أو في أقرب موقع مستطاع منه ؛

(iii) مقامًا بحيث لا يعوق المرور بيسر عبر مناطق الحمل الواقعة في السطح ؛

(iv) مُشكَّلاً لمنصة متصلة لا يقل عرضها عن 1 متر ؛

(v) مصنوعًا من مادة مقاومة للحريق وغير زلوقة ؛

(vi) مزودًا بسياج حاجز يمتد على كلا الجانبي على امتداد المنفذ ؛ وينبغي ألا يقل ارتفاع السياج الحاجز عن 1 متر وأن تكون ممراته مطابقة لمتطلبات اللائحة 25(3) ، وأن يُعزَّز بدعامات لا تتباعد فيما بينها بأكثر من 1,5 متر ؛

(vii) مزودًا بحاجز للأقدام على كل جانب ؛

(viii) مزودًا بمنافذ ، مع سلالم عند الاقتضاء ، تؤدي إلى السطح . وينبغي ألا تتباعد المنافذ فيما بينها بأكثر من 40 مترًا ؛

(ix) مزود بمخابئ على امتداد المنفذ الجانبي تقع على مسافات لا تزيد عن 45 مترًا إذا كان طول السطح المكشوف المراد عبوره أكثر من 70 مترًا . وينبغي أن يكون كل ملجأ كافيًا

## الفصل III
## عائم السفن

### اللائحة 27
### أنواع السفن

(1) لأغراض حساب العائم ، تُقسَّم السفن إلى النوع " ألف " والنوع " باء " .

**السفن من النوع " ألف "**

(2) السفينة من النوع " ألف " هي سفينة :

(أ) صُممت لنقل شحنات من السوائل السائبة فقط ؛

(ب) يكون فيها السطح المكشوف متكاملاً إلى درجة كبيرة وليس بها سوى منافذ صغيرة تؤدي إلى حُجيرات البضائع ، مغلقة بأغطية مزوَّدة بحشايا مدودة للماء مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ؛ و

(ج) يكون فيها مستوى نفاذية حُجيرات البضائع المحملة منخفضاً .

(3) ينبغي أن تكون السفن من النوع " ألف " التي يتجاوز طولها 150 مترًا ويقل العائم المحدد لها عن العائم المحدد لسفينة من النوع " باء " ، قادرة ، عند تحميلها وفقًا لمتطلبات الفقرة (11) ، على مقاومة غمر أي حُجيرة أو حُجيرات ، بمعدل نفاذية مفترض قدره 0,95 ناتج عن افتراضات العطب المحددة في الفقرة (12) ، وعلى البقاء طافية في حالة مرضية من التوازن ، على النحو المحدد في الفقرة (13) ، وفي مثل هذه السفن ، تعتبر أماكن الآلات حُجيرة قابلة للغمر ولكنها ذات معدل نفاذية قدره 0,85 .

(4) يُحدد للسفن من النوع " ألف " عائم لا يقل عن العائم المُبيَّن في الجدول 1.28 .

**السفن من النوع " باء "**

(5) تعتبر جميع السفن التي لا تقع في نطاق الأحكام المتعلقة بالسفن من النوع " ألف " الواردة في الفقرتين (2) و(3) سفنا من النوع " باء " .

(6) في حالة السفن من النوع " باء " ، التي توجد فيها في الموضع 1 أغطية منافذ عنبرية يمكن ، بإذن من الإدارة ، أن تستوفي المتطلبات الواردة في اللائحة 15 ، (باستثناء الفقرة (6)) أو المزودة بنظم لأحكام الاغلاق مقبولة بموجب أحكام اللائحة 16(6) ، يُحدد العائم على أساس القيمَ المبيَّنة في الجدول 2.28 ، مُزادة بالقيَم المبيَّنة في الجدول 1.27 :

(7) في السفن من النوع " باء " ، التي توجد فيها في الموقع 1 منافذ عنبرية مزودة بأغطية تستوفي متطلبات اللائحة 16 (2) إلى (5) ، يحدد العائم ، باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرات (8) إلى (13) على أساس الجدول 2.28 .

(8) يُحدد لأي سفينة من النوع " باء " يتجاوز طولها 100 متر عائم يقِّل عن العائم المحدد بموجب الفقرة (7) ، بشرط أن تستوفي الادارة ، فيما يتعلق بحجم التخفيض الممنوح ، مما يلي :

(أ) ملاءمة التدابير المتخذة لحماية الطاقم ؛

(ب) ملاءمة أنظمة تصريف المياه ؛

(ج) استيفاء الأغطيه في الموقع 1 والموقع 2 لأحكام اللائحة 16(1) إلى (5) و(7) ؛

(د) ينبغي أن تكون السفينة ، عند تحميلها وفقًا لمتطلبات الفقرة (11) ، قادرة على تحمل غمر أي حُجيرة أو حُجيرات ، مع معدل نفاذية مفترض قدره 0,95 ، ناتج عن افتراضات العطب المبينة في الفقرة (12) ، وعلى أن تظل طافية في حالة مرضية من التوازن ، على النحو المحدد في الفقرة (13) . وإذا تجاوز طول مثل هذه السفينة 150 مترًا ، تعتبر أماكن الآلات حُجيرة معرضة للغمر ، ولكن مع معدل نفاذية قدره 0,85 .

(9) عند حساب عائم السفن من النوع " باء " المستوفية لمتطلبات الفقرات (8) ، (11) ، (12) و(13) ، لا تُخفض القيم المستمدة من الجدول 2.28 بأكثر من 60% من الفرق بين القيم الأساسية الواردة في الجدولين 1.28 و2.28 بالنسبة لطول السفن المعنية .

(10) (أ) يجوز زيادة تخفيض العائم الأساسي المسموح به بموجب الفقرة (9) بما يعادل مجموع الفرق بين القيم المبينة في الجدول 1.28 وتلك المبينة في الجدول 2.28 ، بشرط أن تستوفي السفن متطلبات ما يلي :

(i) اللائحة 26 ، باستثناء الفقرة (5) ، كما لو كانت السفينة من النوع " ألف " ؛

(ii) الفقرات (8) ، (11) و(13) ؛ و

(iii) الفقرة (12) ، على افتراض أن أي فاصل انشائي مستعرض سيكون ، على امتداد طول السفينة ، مصابًا بعطب ، بحيث تتعرض حُجيرتان متجاورتان واقعتان على طول السفينة للغمر في وقت واحد ، غير أن هذا العطب لن يمس الفواصل الانشائية المحيطة بمكان الآلات .

(ب) إذا تجاوز طول مثل هذه السفينة 150 مترًا ، تُعتبر أماكن الآلات حُجيرة معرضة للغمر ، ولكن بنفاذية قدرها 0,85 .

**حالة التحميل الأولية**

(11) تحدد حالة التحميل الأولية على النحو التالي :

(أ) تُحمَّل السفينة إلى خط تحميلها الصيفي على افتراض إستواء الصالب .

(ب) عند حساب مركز الثقل العمودي ، تطبق المبادئ التالية :

(i) تجانس البضائع المحمولة ؛

### اللائحة 26
### شروط خاصة بالتحديدات المتعلقة بالسفن من النوع " ألف "

**أغلفة الآلات**

(1) توفر الحماية لأغلفة آلات السفن من النوع " ألف " على النحو المحدد في اللائحة 27 ، باحدى الترتيبات التالية :

(أ) كوتل مغلق أو برج لا يقل ارتفاعه عن الارتفاع المعتاد ؛

(ب) غرفة سطح ذات ارتفاع مماثل ومتانة مكافئة .

(2) غير أنه يجوز أن تكون أغلفة الآلات مكشوفة إذا لم توجد منافذ تُمكِّن من النفاذ مباشرة من سطح العائم إلى مكان الآلات . ومن المقبول أن يوجد في أغلفة الآلات باب يستوفي المواصفات المنصوص عليها في اللائحة 12 ، بشرط أن يؤدي إلى حيز أو ممر ذي متانة مكافئة للأغلفة ومفصول عن السلم المفضي إلى غرفة الآلات بباب ثان صمود للأحوال الجوية ومصنوع من الفولاذ أو من مادة مكافئة له .

**الممرات والمنافذ**

(3) يُقام في السفن من النوع " ألف " منفذ جانبي دائم يُعَدّ وفقًا لأحكام اللائحة 25-1(2)(هـ) على مستوى سطح المنشأة العلوية بين الكوتل ومنتصف البرج أو غرفة السطح ، إن وجدت . ويعتبر الترتيب الوارد في الفقرة 25-1 (2)(أ) وسيلة نفاذ مكافئة تقوم مقام المنفذ الجانبي .

(4) ينبغي كفالة العبور الآمن من المنفذ الجانبي إلى أماكن اقامة الطاقم المختلفة والتنقل بين أماكن اقامة الطاقم ومكان الآلات أيضًا .

**المنافذ العنبرية**

(5) تُزوَّد المنافذ العنبرية المقامة في سطح العائم وسطح القلعة الأمامية أو فوق صناديق التمدد في السفن من النوع " ألف " بأغطية مدودة للماء من الفولاذ أو من مادة مكافئة له .

**نظم تصريف المياه**

(6) تُزوَّد السفن التي بها كتفين علويين بدرابزين مفتوح مقام على نصف طول السطح المشكوف على الأقل ، أو بنظام مكافئ لتصريف المياه . وتعتبر مساحة منفذ التصريف الواقعة في الجزء السفلي من الكتفين والمكونة من 33% من المساحة الكلية للكتفين نظامًا مكافئًا لتصريف المياه . وينبغي أن تكون الحافة العليا لصفيفة خط التقعر الطولي منخفضة قدر المستطاع .

(7) وفي الحالات التي تكون فيها المنشآت العلوية مترابطة بصناديق ، يُركب درابزين مفتوح على كامل امتداد الأجزاء المكشوفة من سطح العائم .

زيادة العائم فوق عائم السفينة الأساسي للسفن من النوع " باء " ، والسفن التي بها أغطية منافذ عنبرية تستوفي أحكام اللائحة 15 (باستثناء الفقرة (6))

| طول السفينة (متر) | زيادة العائم (ملليمتر) | طول السفينة (متر) | زيادة العائم (ملليمتر) | طول السفينة (متر) | زيادة العائم (ملليمتر) |
|---|---|---|---|---|---|
| 108 فأقل | 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 |

يُستخرج عائم السفن في الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي.
تتولى الادارة أمر السفن التي يزيد طولها عن 200 متر .

الجدول 1.27

المستعرضة للصهاريج الجانبية التي لا تمتد على كامل عرض السفينة خالية من العطب ، بشرط أن يتجاوز طولها النطاق المستعرض للعطب المفترض المحدد في الفقرة الفرعية (ب) .

إذا وجدت في الفاصل الانشائي المستعرض درجات أو تجاويف لا يتجاوز طولها 3 أمتار ، واقعة داخل النطاق المستعرض للعطب المفترض على النحو المحدد في الفقرة الفرعية (ب) ؛ يمكن أن يعتبر هذا الفاصل الانشائي المستعرض سالمًا وأن تعتبر الحُجيرة المجاورة قابلة للغمر بمفردها . أما إذا وجدت في الفاصل الانشائي المستعرض درجة أو تجويف يتجاوز طوله 3 أمتار داخل النطاق المستعرض للعطب المفترض ، فتعتبر الحُجيرتان المجاورتان لهذا الفاصل الانشائي مغمورتين . ولا يعتبر التجويف المكون من فاصل المؤخرة الانشائي وأعلى الصهريج الواقع في طرف المؤخرة تجويفًا لأغراض هذه اللائحة .

(هـ) إذا وقع الفاصل الانشائي المستعرض الرئيسي داخل النطاق المستعرض للعطب المفترض وكان به تجويف يتجاوز طوله 3 أمتار باتجاه قاع مزدوج أو صهريج جانبي ، يعتبر القاع المزدوج أو الصهاريج الجانبية المجاورة للجزء المجوف من الفاصل الانشائي الرئيسي المستعرض متزامنًا في الغمر . وإذا كان بهذا الصهريج الجانبي فتحات تنفذ إلى عنبر واحد أو عدة عنابر ، مثل فتحات التغذية بالحبوب ، يعتبر هذا العنبر أو العنابر متزامنًا/متزامنة في الغمر . وبالمثل ؛ في السفن المصممة لحمل البضائع السائلة ، إذا وجدت في صهريج جانبي فتحات مطلة على الحُجيرات المجاورة ، تُعتبر هذه الحُجيرات المجاورة فارغة ومتزامنة في الغمر . وينطبق هذا الحكم حتى في الحالات التي تكون فيها هذه الفتحات مزودة بأنظمة أغلاق ، باستثناء الصمامات السكينية المركبة في الفواصل الانشائية بين الصهاريج ، وحيث يكون التحكم في الصمامات من السطح . وتعتبر أغطية فتحات الولوج المزودة بمزلاجات متقاربة مكافئة للفواصل الانشائية الخالية من الفتحات ، باستثناء فتحات الصهاريج الجانبية العلوية المشتركة بين العنابر .

(د) في الحالات التي يفترض فيها غمر أي حُجيرتين طوليتين متجاورتين ، ينبغي أن تتباعد الفواصل الانشائية العرضية الرئيسية المدودة للماء بما لا يقل عن $l/L^{2/3}$ أو 14,5 متر ؛ أيهما أقل ، لكي تعتبر هذه الفواصل فعالة . وفي الحالات التي تتباعد فيها الفواصل الانشائية المستعرضة بمسافة أقل ، يفترض عدم وجود فاصل أو أكثر من هذه الفواصل للحصول على أدنى حد من التباعد بين الفواصل الانشائية .

حالة التوازن

(13) تُعتبر حالة التوازن مرضية بعد الغمر في الحالات التالية :

(أ) إذا كان خط الماء النهائي بعد الغمر ، مع الأخذ في الاعتبار زيادة الغاطس والعقب والميل الطولي ، واقعًا أسفل الحافة السفلى لأي فتحة يمكن أن يتم عبرها الغمر التزامل . وتشمل هذه الفتحات أنابيب الهواء ومراوح التهوية (حتى وإن استوفت متطلبات اللائحة 19{4}) والفتحات التي تقفل بأبواب صمودة للأحوال الجوية (حتى وإن استوفت متطلبات اللائحة 12) أو أغطية الفتحات المنبرية (حتى وإن استوفت متطلبات اللائحة 16{1} إلى {5}) ، ويجوز استثناء الفتحات المغلقة بأغطية فتحات الولوج والكوى ذات الأغطية المسطحة (المستوفية لمتطلبات اللائحة 18) ، وأغطية فتحات عنابر البضائع من النوع المحدد في اللائحة 17{2} ؛ والأبواب المنزلقة المدودة للماء التي تقفل وتفتح عن بعد (المستوفية لمتطلبات اللائحة {23}) . أما في حالة الأبواب التي تفصل مكان الآلات الرئيسي من حُجيرة جهاز التوجيه ، فيجوز أن تكون الأبواب المنزلقة المدودة للماء مزودة بمفصلات سريعة الإغلاق تظل مغلقة في البحر عندما لا تستخدم الأبواب ، على أن تكون العتبة السفلى لهذه الأبواب فوق خط التحميل الصيفي .

(ii) تعتبر جميع حُجيرات البضائع ، باستثناء تلك المشار إليها في الفقرة الفرعية (3) ، ولكن بما في ذلك الحُجيرات المزمع ملؤها جزئيًا ؛ محملة تمامًا ؛ ما عدا في حالة البضائع السائلة حيث تعتبر كل حُجيرة مملوءة بنسبة 98% ؛

(iii) إذا كانت السفينة مصممة للعمل بخط تحميلها الصيفي مع وجود حُجيرات فارغة ، تعتبر هذه الحُجيرات فارغة ؛ بشرط ألا يقل ارتفاع مركز الثقل المحسوب على هذا النحو عن الارتفاع المحسوب بموجب الفقرة الفرعية (2) ؛

(iv) تعتبر جميع الصهاريج والفضاءات المعدة للسوائل والمؤن الاستهلاكية مملوءة بنسبة 50% من طاقتها الاجمالية . ويفترض ، لكل نوع من السوائل ، وجود صهريجين عرضيين على الأقل أو صهريج محوري واحد على الأقل بسطح طليق أقصى ، على أن يتم اختيار الصهريج أو مجموعة الصهاريج التي يكون فيها تأثير الأسطح الطليقة هو الأعلى ؛ وفي كل صهريج يعتبر مركز ثقل المحتويات هو مركز حجم الصهريج . ويفترض أن تكون الصهاريج المتبقية إما فارغة تمامًا أو مملوءة تمامًا ، على أن يتم توزيع السوائل الاستهلاكية بين هذه الصهاريج بحيث يُمكن الحصول على أعلى ارتفاع مستطاع لمركز الثقل فوق الصالب ؛

(v) يؤخذ في الاعتبار التأثير الأقصى للسطح الطليق عند زاوية ميلان لا تزيد عن 5° في كل حُجيرة تحتوي على سوائل ، على نحو ما هو مبين في الفقرة الفرعية (2) ، باستثناء الحُجيرات التي تحتوي على سوائل استهلاكية وفقًا للفقرة الفرعية (4) . ويمكن أيضًا استخدام التأثير الفعلي للسطح الطليق ، بشرط أن تكون طرائق الحساب مقبولة لدى الادارة ؛

(vi) يحسب الثقل على أساس القيم التالية لجاذبية المواد المبينة أدناه :

| | |
|---|---|
| المياه المالحة | 1,025 |
| المياه العذبة | 1,000 |
| زيت الوقود | 0,950 |
| زيت الديزل | 0,900 |
| زيت التزليق | 0,900 |

افتراضات العطب

(12) بالنسبة لطبيعة العطب المفتر ض تطبيق المبادئ التالية :

(أ) يفترض في جميع الحالات أن يمتد نطاق العطب عموديًا من خط الأساس إلى الأعلى دون حدود .

(ب) يعادل نطاق العطب المستعرض B/5 أو 11,5 متر ، أيهما أقل ، مقاسًا من جدار السفينة إلى الداخل عموديًا حتى المحور ، عند مستوى خط التحميل الصيفي .

(ج) إذا تسبب عطب يقل نطاقه عن النطاق المحدد في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) في حالة أشد سوءً يؤخذ في الاعتبار في هذا النطاق الأقل .

(د) باستثناء الحالات التي تنص فيها الفقرة (10)(أ) على خلاف ذلك ، يقتصر الغمر على حُجيرة واحدة بين الفواصل الانشائية المستعرضة المجاورة ، بشرط ألا يقع الفاصل الطولي الداخلي للحجيرة داخل النطاق المستعرض للعطب المفترض . ويفترض أن تكون الفواصل الانشائية

(ب) إذا وقعت الأنابيب والقنوات أو الأنفاق في نطاق العطب المفترض المحدد في الفقرة (12)(ب) ، تتخذ الترتيبات الكفيلة بتفادي امتداد الغمر التدريجي إلى حُجيرات غير الحُجرات المفترض أنها قابلة للغمر في عمليات الحساب المتعلقة بكل حالة من حالات العطب .

(ج) إذا كانت زاوية الميلان بفعل الغمر غير المتناسق لا تتجاوز 15° ، ولم يكن أي جزء من السطح مغمورًا، يجوز قبول زاوية ميلان قدرها 17° .

(د) إذا كان الارتفاع البيني في حالة الغمر ايجابيًا .

(هـ) إذا كان أي جزء من السطح يقع خارج الحُجيرة المفترض غمرها في حالة معينة من العطب مغمورًا . أما إذا أُعتبر هامش الاتزان في حالة الغمر مثيرًا للشكوك ، فينبغي دراسة الاتزان المتبقي . ويمكن أن يُعتبر هذا الاتزان كافيًا إذا كان نطاق منحنى ذراع الاستعدال لا يقل عن 20° انطلاقًا من وضع التوازن ، وإذا كان ذراع الاستعدال الأقصى يُعادل 0,1 متر على الأقل داخل هذا النطاق . وينبغي ألا تقل المساحة الواقعة داخل نطاق منحنى ذراع الاستعدال عن 0,0175 متر – راديان وتأخذ الادارة في الحسبان المخاطر المحتمل نشوءها من الفتحات المحمية أو غير المحمية التي يُمكن أن تتعرض للغمر بصورة مؤقتة داخل نطاق الاتزان المتبقي .

(و) إذا رأت الادارة أنّ الاتزان كاف أثناء مراحل الغمر الوسيطة .

السفن الخالية من وسائل الدفع

(14) يُحدد عائم سفن التموين والصنادل أو السفن الأخرى الخالية من وسائل الدفع المستقلة وفقًا للأحكام الواردة في هذه اللوائح . ويُحدد في الصنادل المستوفية للمتطلبات الواردة في الفقرتين (2) و(3) عائم من النوع " ألف " :

(أ) ينبغي على الادارة أن تتحقق بصورة خاصة من توازن الصنادل التي تنقل بضائع على السطح المكشوف . ولا تحمل البضائع السطحية إلا على الصنادل التي يحدد لها عائم من النوع " باء " العادي .

(ب) غير أن متطلبات اللوائح 25 ، 26(3) ، 26(4) و39 لا تنطبق على الصنادل غير المزودة بطواقم .

(ج) يُحدد للصنادل غير المزودة بطواقم التي لا توجد في سطح عائمها سوى منافذ صغيرة مغلقة بأغطية مزوّدة بحشايا مدودة للماء مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ، عائم يقل بمقدار 25% عن العوائم المحسوبة وفقًا لهذه الأحكام .

اللائحة 28
جداول العائم

السفن من النوع " ألف "

(1) يحدد العائم الأساسي للسفن من النوع " ألف " من الجدول 1.28 :

الجدول 1.28
جدول العائم للسفن من النوع " ألف "

| طول السفينة (م) | العائم (ملليمتر) | طول السفينة (م) | العائم (ملليمتر) | طول السفينة (م) | العائم (ملليمتر) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 51 | 455 | 78 | 814 |
| 25 | 208 | 52 | 467 | 79 | 828 |
| 26 | 217 | 53 | 478 | 80 | 841 |
| 27 | 225 | 54 | 490 | 81 | 855 |
| 28 | 233 | 55 | 503 | 82 | 869 |
| 29 | 242 | 56 | 516 | 83 | 883 |
| 30 | 250 | 57 | 530 | 84 | 897 |
| 31 | 258 | 58 | 544 | 85 | 911 |
| 32 | 267 | 59 | 559 | 86 | 926 |
| 33 | 275 | 60 | 573 | 87 | 940 |
| 34 | 283 | 61 | 587 | 88 | 955 |
| 35 | 292 | 62 | 600 | 89 | 969 |
| 36 | 300 | 63 | 613 | 90 | 984 |
| 37 | 308 | 64 | 626 | 91 | 999 |
| 38 | 316 | 65 | 639 | 92 | 1014 |
| 39 | 325 | 66 | 653 | 93 | 1029 |
| 40 | 334 | 67 | 666 | 94 | 1044 |
| 41 | 344 | 68 | 680 | 95 | 1059 |
| 42 | 354 | 69 | 693 | 96 | 1074 |
| 43 | 364 | 70 | 706 | 97 | 1089 |
| 44 | 374 | 71 | 720 | 98 | 1105 |
| 45 | 585 | 72 | 733 | 99 | 1120 |
| 46 | 396 | 73 | 746 | 100 | 1135 |
| 47 | 408 | 74 | 760 | 101 | 1151 |
| 48 | 420 | 75 | 773 | 102 | 1166 |
| 49 | 432 | 76 | 786 | 103 | 1181 |
| 50 | 443 | 77 | 800 | 104 | 1196 |
| 105 | 1212 | 168 | 2240 | 231 | 2880 |
| 106 | 1228 | 169 | 2254 | 232 | 2888 |
| 107 | 1244 | 170 | 2268 | 233 | 2895 |
| 108 | 1260 | 171 | 2281 | 234 | 2903 |
| 109 | 1276 | 172 | 2294 | 235 | 2910 |
| 110 | 1293 | 173 | 2307 | 234 | 2018 |
| 111 | 1309 | 174 | 2320 | 237 | 2925 |
| 112 | 1326 | 175 | 2332 | 238 | 2932 |
| 113 | 1342 | 176 | 2345 | 239 | 2039 |
| 14 | 1359 | 177 | 2357 | 240 | 2946 |
| 115 | 1376 | 178 | 2369 | 241 | 2953 |
| 116 | 1392 | 179 | 2381 | 242 | 2959 |
| 117 | 1409 | 180 | 2393 | 243 | 2966 |
| 118 | 1426 | 181 | 2405 | 244 | 2973 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 3224 | 291 | 2857 | 228 | 2198 | 165 |
| 3228 | 292 | 2865 | 229 | 2212 | 166 |
| 3233 | 293 | 2872 | 230 | 2226 | 167 |
| 3387 | 342 | 3325 | 318 | 3237 | 294 |
| 3389 | 343 | 3328 | 319 | 3241 | 295 |
| 3392 | 344 | 3331 | 320 | 3246 | 296 |
| 3394 | 345 | 3334 | 321 | 3250 | 297 |
| 3396 | 346 | 3337 | 322 | 3254 | 298 |
| 3399 | 347 | 3339 | 323 | 3258 | 299 |
| 3401 | 348 | 3342 | 324 | 3262 | 300 |
| 3403 | 349 | 3345 | 325 | 3266 | 301 |
| 3406 | 350 | 3347 | 326 | 3270 | 302 |
| 4308 | 351 | 3350 | 327 | 3274 | 303 |
| 3410 | 352 | 3353 | 328 | 3278 | 304 |
| 3412 | 353 | 3355 | 329 | 3281 | 305 |
| 3414 | 354 | 3358 | 330 | 3285 | 306 |
| 3416 | 355 | 3361 | 331 | 3288 | 307 |
| 3418 | 356 | 3368 | 332 | 3292 | 308 |
| 3420 | 357 | 3366 | 333 | 3295 | 309 |
| 3422 | 358 | 3368 | 334 | 3298 | 310 |
| 3423 | 359 | 3371 | 335 | 3302 | 311 |
| 3425 | 360 | 3373 | 336 | 3305 | 312 |
| 3427 | 361 | 3375 | 337 | 3308 | 313 |
| 3428 | 362 | 3378 | 338 | 3312 | 314 |
| 3430 | 363 | 3380 | 339 | 3315 | 315 |
| 3432 | 364 | 3382 | 340 | 3318 | 316 |
| 3433 | 365 | 3385 | 341 | 3322 | 317 |

تسخرج عوائم السفن ذات الأطوال لوسيطة بالاستكمال الخطي . وتتولى الادارة أمر السفن التي يتجاوز طولها 365 مترًا .

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2375 | 153 | 1421 | 107 | 587 | 61 |
| 2396 | 154 | 1440 | 108 | 601 | 62 |
| 2418 | 155 | 1459 | 109 | 615 | 63 |
| 2440 | 156 | 1479 | 110 | 629 | 64 |
| 2460 | 157 | 1500 | 111 | 644 | 65 |
| 2480 | 158 | 1521 | 112 | 659 | 66 |
| 2500 | 159 | 1543 | 113 | 674 | 67 |
| 2520 | 160 | 1565 | 114 | 689 | 68 |
| 2540 | 161 | 1587 | 115 | 705 | 69 |
| 4490 | 288 | 3360 | 225 | 2560 | 162 |
| 4502 | 289 | 3675 | 226 | 2580 | 163 |
| 4513 | 290 | 3690 | 227 | 2600 | 164 |
| 4525 | 291 | 3705 | 228 | 2620 | 165 |
| 4537 | 292 | 3720 | 229 | 2640 | 166 |
| 4548 | 293 | 3735 | 230 | 2660 | 167 |
| 4560 | 294 | 3750 | 231 | 2680 | 168 |
| 4572 | 295 | 3765 | 232 | 2698 | 169 |
| 4583 | 296 | 3780 | 233 | 2716 | 170 |
| 4595 | 297 | 3795 | 234 | 2735 | 171 |
| 4607 | 298 | 3808 | 235 | 2754 | 172 |
| 4618 | 299 | 3821 | 236 | 2774 | 173 |
| 4630 | 300 | 3835 | 237 | 2795 | 174 |
| 4642 | 301 | 3849 | 238 | 2815 | 175 |
| 4654 | 302 | 3864 | 239 | 2835 | 176 |
| 4665 | 303 | 3880 | 240 | 2855 | 177 |
| 4676 | 304 | 3893 | 241 | 2875 | 178 |
| 4686 | 305 | 3906 | 242 | 2895 | 179 |
| 4695 | 306 | 3920 | 243 | 2915 | 180 |
| 4704 | 307 | 3934 | 244 | 2933 | 181 |
| 4724 | 308 | 3949 | 245 | 2952 | 182 |
| 4725 | 309 | 3965 | 246 | 2970 | 183 |
| 4736 | 310 | 3978 | 247 | 2988 | 184 |
| 4748 | 311 | 3992 | 248 | 3007 | 185 |
| 4757 | 312 | 4005 | 249 | 3025 | 186 |
| 4768 | 313 | 4018 | 250 | 3044 | 187 |
| 4779 | 314 | 4032 | 251 | 3062 | 188 |
| 4790 | 315 | 4045 | 252 | 3080 | 189 |
| 4801 | 316 | 4058 | 253 | 3098 | 190 |
| 4812 | 317 | 4072 | 254 | 3116 | 191 |
| 4823 | 318 | 4085 | 255 | 3134 | 192 |
| 4834 | 319 | 4098 | 256 | 3151 | 193 |
| 4844 | 320 | 4112 | 257 | 3167 | 194 |
| 4855 | 321 | 4125 | 258 | 3185 | 195 |
| 4866 | 322 | 4139 | 259 | 3202 | 196 |
| 4878 | 323 | 4152 | 260 | 3219 | 197 |
| 4890 | 324 | 4165 | 261 | 3235 | 198 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2979 | 245 | 2416 | 182 | 1442 | 119 |
| 2986 | 246 | 2428 | 183 | 1459 | 120 |
| 2993 | 247 | 2440 | 184 | 1476 | 121 |
| 3000 | 248 | 2451 | 185 | 1494 | 122 |
| 3006 | 249 | 2463 | 186 | 1511 | 123 |
| 3012 | 250 | 2474 | 187 | 1528 | 124 |
| 3018 | 251 | 2486 | 188 | 1546 | 125 |
| 3024 | 252 | 2497 | 189 | 1563 | 126 |
| 303 | 253 | 2508 | 190 | 1580 | 127 |
| 3036 | 254 | 2519 | 191 | 1598 | 128 |
| 3042 | 255 | 2530 | 192 | 1615 | 129 |
| 3048 | 256 | 2541 | 193 | 1632 | 130 |
| 3054 | 257 | 2552 | 194 | 1650 | 131 |
| 3060 | 258 | 2562 | 195 | 1667 | 132 |
| 3066 | 259 | 2572 | 196 | 1684 | 133 |
| 3072 | 260 | 2582 | 197 | 1702 | 134 |
| 3078 | 261 | 2592 | 198 | 1719 | 135 |
| 3084 | 262 | 2602 | 199 | 1736 | 136 |
| 3089 | 263 | 2612 | 200 | 1753 | 137 |
| 3095 | 264 | 2622 | 201 | 1770 | 138 |
| 3101 | 265 | 2632 | 202 | 1787 | 139 |
| 3106 | 266 | 2641 | 203 | 1803 | 140 |
| 3113 | 267 | 2650 | 204 | 1820 | 141 |
| 3117 | 268 | 2659 | 205 | 1837 | 142 |
| 3123 | 269 | 2669 | 206 | 1853 | 143 |
| 3128 | 270 | 2678 | 207 | 1870 | 144 |
| 3133 | 271 | 2687 | 208 | 1886 | 145 |
| 3138 | 272 | 2696 | 209 | 1903 | 146 |
| 3143 | 273 | 2705 | 210 | 1919 | 147 |
| 3148 | 274 | 2714 | 211 | 1935 | 148 |
| 3153 | 275 | 2723 | 212 | 1952 | 149 |
| 3158 | 276 | 2732 | 213 | 1968 | 150 |
| 3163 | 277 | 2741 | 214 | 1984 | 151 |
| 3167 | 278 | 2749 | 215 | 2000 | 152 |
| 3172 | 279 | 2758 | 216 | 2016 | 153 |
| 3176 | 280 | 2767 | 217 | 2032 | 154 |
| 3181 | 281 | 2775 | 218 | 2048 | 155 |
| 3185 | 282 | 2784 | 219 | 2064 | 156 |
| 3189 | 283 | 2792 | 220 | 2080 | 157 |
| 3194 | 284 | 2801 | 221 | 2096 | 158 |
| 3198 | 285 | 2809 | 222 | 2111 | 159 |
| 3202 | 286 | 2817 | 223 | 2126 | 160 |
| 3207 | 287 | 2825 | 224 | 2141 | 161 |
| 3211 | 288 | 2833 | 225 | 2155 | 162 |
| 3215 | 289 | 2841 | 226 | 2169 | 163 |
| 3220 | 290 | 2849 | 227 | 2184 | 164 |

السفن من النوع " باء "

(2) يُحدد العائم الأساسي للسفن من النوع " باء " من الجدول 2.28 :

الجدول 2.28
جدول عائم السفن من النوع " باء "

| طول السفينة (م) | العائم (ملليمتر) | طول السفينة (م) | العائم (ملليمتر) | طول السفينة (م) | العائم (ملليمتر) |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | 200 | 70 | 721 | 116 | 1609 |
| 25 | 208 | 71 | 738 | 117 | 1630 |
| 26 | 217 | 72 | 754 | 118 | 1651 |
| 27 | 225 | 73 | 769 | 119 | 1671 |
| 28 | 233 | 74 | 784 | 120 | 1690 |
| 29 | 242 | 75 | 800 | 121 | 1709 |
| 30 | 250 | 76 | 816 | 122 | 1729 |
| 31 | 258 | 77 | 833 | 123 | 1750 |
| 32 | 267 | 78 | 850 | 124 | 1771 |
| 33 | 275 | 79 | 868 | 125 | 1793 |
| 34 | 283 | 80 | 887 | 126 | 1815 |
| 35 | 292 | 81 | 905 | 127 | 1837 |
| 36 | 300 | 82 | 923 | 128 | 1859 |
| 37 | 308 | 83 | 942 | 129 | 1880 |
| 38 | 316 | 84 | 960 | 130 | 1901 |
| 39 | 325 | 85 | 978 | 131 | 1921 |
| 40 | 334 | 86 | 996 | 132 | 1940 |
| 41 | 344 | 87 | 1015 | 133 | 1959 |
| 42 | 354 | 88 | 1034 | 134 | 1979 |
| 43 | 364 | 89 | 1054 | 135 | 2000 |
| 44 | 374 | 90 | 1075 | 136 | 2021 |
| 45 | 385 | 91 | 1096 | 137 | 2043 |
| 46 | 396 | 92 | 1116 | 138 | 2065 |
| 47 | 408 | 93 | 1135 | 139 | 2087 |
| 48 | 420 | 94 | 1154 | 140 | 2109 |
| 49 | 432 | 95 | 1172 | 141 | 2130 |
| 50 | 443 | 96 | 1190 | 142 | 2151 |
| 51 | 455 | 97 | 1209 | 143 | 2171 |
| 52 | 467 | 99 | 1229 | 144 | 2190 |
| 53 | 478 | 98 | 1250 | 145 | 2209 |
| 54 | 490 | 100 | 1271 | 146 | 2229 |
| 55 | 503 | 101 | 1293 | 147 | 2250 |
| 56 | 516 | 102 | 1315 | 148 | 2271 |
| 57 | 530 | 103 | 1337 | 149 | 2293 |
| 58 | 544 | 104 | 1359 | 150 | 2315 |
| 59 | 559 | 105 | 1380 | 151 | 2334 |
| 60 | 573 | 106 | 1401 | 152 | 2354 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 4899 | 325 | 4177 | 262 | 3249 | 199 |
| 4909 | 326 | 4189 | 263 | 3264 | 200 |
| 4920 | 327 | 4201 | 264 | 3280 | 201 |
| 4931 | 328 | 4214 | 265 | 3296 | 202 |
| 4943 | 329 | 4227 | 266 | 3313 | 203 |
| 4955 | 330 | 4240 | 267 | 3330 | 204 |
| 4965 | 331 | 4252 | 268 | 3347 | 205 |
| 4975 | 332 | 4264 | 269 | 3363 | 206 |
| 4985 | 333 | 4276 | 270 | 3380 | 207 |
| 4995 | 334 | 4289 | 271 | 3397 | 208 |
| 5005 | 335 | 4302 | 272 | 3413 | 209 |
| 5015 | 336 | 4315 | 273 | 3430 | 210 |
| 5025 | 337 | 4327 | 274 | 3445 | 211 |
| 5035 | 338 | 4339 | 275 | 3460 | 212 |
| 5045 | 339 | 4350 | 276 | 3475 | 213 |
| 5055 | 340 | 4362 | 277 | 3490 | 214 |
| 5065 | 341 | 4373 | 278 | 3505 | 215 |
| 5075 | 342 | 4385 | 279 | 3520 | 216 |
| 5086 | 343 | 4397 | 280 | 3537 | 217 |
| 5097 | 344 | 4408 | 281 | 3554 | 217 |
| 5108 | 345 | 4420 | 282 | 3570 | 219 |
| 5119 | 346 | 4432 | 283 | 3586 | 220 |
| 5130 | 347 | 4443 | 284 | 3601 | 221 |
| 5140 | 348 | 4455 | 285 | 3615 | 222 |
| 5150 | 349 | 4467 | 286 | 3630 | 223 |
| 5160 | 350 | 4478 | 287 | 3645 | 224 |
| 3268 | 361 | 5220 | 356 | 5170 | 351 |
| 3276 | 362 | 5230 | 357 | 5180 | 352 |
| 3285 | 363 | 5240 | 358 | 5190 | 353 |
| 3294 | 364 | 5250 | 359 | 5200 | 354 |
| 5303 | 365 | 5260 | 360 | 5210 | 355 |

تستخرج عوائم السفن ذات الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي . وتتولى الادارة أمر السفن التي يتجاوز طولها 365 مترًا .

اللائحة 29
تصحيح عائم السفن التي يقل طولها عن 100 متر

يُزاد العائم الأساسي للسفن من النوع " باء " التي يتراوح طولها بين 24 مترًا و100 متر وبها منشآت علوية مغلقة يبلغ طولها الفعلي 35% من طول السفينة وفق المعادلة التالية :

$$7.5(100 - L)\left\{0.35 - \frac{E_1}{L}\right\}(mm)$$

حيث : L = طول السفينة بالأمتار ؛ و

$E_1$ = الطول الفعلي E للمنشأة العلوية بالأمتار على النحو المحدد في اللائحة 35 ، باستثناء طول الصناديق .

اللائحة 30
تصحيح المُعامل الحجمي

في الحالات التي يكون فيها المُعامل الحجمي ($C_b$) أكثر من 0,68 ، فإن العائم الأساسي المحدد في اللائحة 28 بصيغته المعدلة ، إذا كان ذلك منطبقًا ، بموجب اللوائح 27(8) ، 27(10) و29 ، يضرب في المُعامل :

$$\frac{C_b + 0.68}{1.36}$$

ولا ينبغي أن يتجاوز المُعامل الحجمي 1,0 .

اللائحة 31
تصحيح العمق

(1) إذا كانت D أكثر من $\frac{L}{15}$ يُزاد العائم بـ $\left\{D - \frac{L}{15}\right\}R(mm)$ حيث R تعادل $\frac{L}{0.48}$ في الأطوال التي تقل عن 120 مترًا و250 مترًا في الأطوال التي تعادل أو تتجاوز 120 مترًا .

(2) إذا كانت D أقل من $\frac{L}{15}$ لا يُجرى أي تخفيض ، باستثناء السفن التي بها منشآت علوية مغلقة تغطي على الأقل طولاً قدره 0,6L في منتصف السفينة ، أو صندوق مكتمل ، أو مجموعة من المنشآت العلوية المغلقة المنفصلة وصناديق تمتد دون انقطاع من الأمام إلى الخلف ، وفي هذه الحالة يخفض العائم بالنسبة المبينة في الفقرة (1) .

(3) عندما يكون ارتفاع المنشأة العلوية أو الصندوق أقل من الارتفاع العادي المنطبق ، يُصحح التخفيض المحسوب بنسبة ارتفاع المنشأة العلوية الفعلية أو الصندوق الفعلي إلى الارتفاع القياسي المنطبق ، على النحو المحدد في اللائحة 33 .

اللائحة 32
تصحيح موقع خط السطح

عندما يكون العمق الفعلي مُقاسًا إلى الطرف العلوي لخط السطح أكثر أو أقل من D ، ينبغي اضافة الفرق بين العمقين إلى العائم أو انقاصه منه .

اللائحة 32-1
تصحيح تجويف سطح العائم

(1) إذا كان بسطح العائم تجويف ، لا يمتد حتى جانبي السفينة ، يُصحح العائم المحسوب دون أخذ التجويف في الحسبان لمراعاة فقدان الطفو الناتج عن ذلك . وينبغي أن يكون التصحيح معادلاً للقيمة المتحصل

إذا كان الفاصل الانشائي لمنشأة علوية مجوفًا ، يُخفَّض الطول الفعلي للمنشأة العلوية بما يعادل مقطع التجويف في مستوى أفقي مقسومًا على عرض المنشأة العلوية عند منتصف التجويف . وحيث يكون التجويف غير متناسق حول خط المنتصف ، يعتبر الجزء الأكبر من التجويف منطبقًا على جانبي السفينة . ولا يلزم بالضرورة وجود سطح فوق التجويف .

(2) حين يمتد الفاصل الانشائي الطرفي لمنشأة علوية مغلقة في شكل منحنى مُحدَّب منصاب إلى ما بعد تقاطع الفاصل مع جانبي المنشأة العلوية ، يمكن زيادة طول المنشأة العلوية بما يعادل فاصلاً إنشائيًا مكافئًا . وتعادل هذه الزيادة ثلثي الدلتا الأمامي والخلفي للقوس . ويمثل الحد الأقصى من القوس الذي يمكن أخذه في الحسبان لتحديد هذه الزيادة نصف عرض المنشأة العلوية مأخوذًا عند نقطة تقاطع الطرف المنحني للمنشأة العلوية مع جانب المنشأة العلوية .

عند وجود إمتداد في منشأة علوية لا يقل عرضه في كل جانب من جانبي خط المنتصف عن 30% من عرض السفينة ، يمكن اعتبار الطول الفعلي للمنشأة العلوية ممتدًا حتى فاصل انشائي لمنشأة علوية مكافئة في شكل قطع مكافئ . ويمتد هذا القطع المكافئ من نقطة الامتداد الواقعة عند خط المنتصف ويمر عبر نقطة التقاء الفاصل الانشائي للمنشأة العلوية الفعلية مع جانبي الامتداد حتى جداري السفينة . وينبغي أن ينحصر هذا القطع المكافئ تمامًا في حدود المنشأة العلوية وامتداداتها .

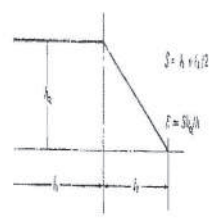
إذا وقعت المنشأة العلوية إلى الداخل من جدار السفينة دون أن يتجاوز ذلك الحد المسموح به بموجب اللائحة 3 (10) ، يحسب الفاصل الانشائي المكافئ إستنادًا إلى عرض المنشأة العلوية الفعلي (وليس عرض السفينة) .

(3) تعامل المنشآت العلوية ذات الفواصل الانشائية الطرفية المائلة على النحو التالي :

(أ) إذا كان ارتفاع المنشأة العلوية ، دون أخذ المنحنى في الاعتبار ، يعادل الارتفاع القياسي أو يقل عنه ، يتم الحصول على الطول S على النحو المبين في الشكل 1.34 .

(ب) إذا كان الارتفاع أكثر من الارتفاع القياسي ، يتم الحصول على الطول S على النحو المبين في الشكل 2.34 .

(ج) تطبق التدابير أعلاه فقط عندما يكون الانحدار بالنسبة لخط الأساس يعادل 15° أو أكثر . وإذا كان الانحدار أقل من 15° ، يعامل الشكل معاملة تقعر السطح .

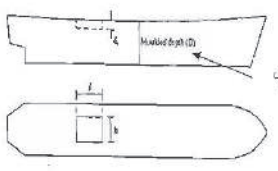


الشكل 1.34
ارتفاع منشأة علوية معادل للارتفاع القياسي أو أقل منه

عليها من قسمة حجم الفجوة على مساحة مقطع حد الماء في السفينة عند 85% من العمق المشكل الأقل (أنظر الشكل 31-1.1) .

(2) يتمثل التصحيح في اضافة إلى العائم المتحصل عليه بعد تطبيق جميع التصحيحات الأخرى ، باستثناء تصحيح ارتفاع المقدمة .

(3) عندما يكون العائم ، المصحح لمراعاة فقدان الطفو على النحو المبين أعلاه ، أكثر من العائم الهندسي الأدنى المحدد على أساس العمق الأقصى المشكل المقاس حتى قاع الفجوة ، يمكن استخدام هذه القيمة الأخيرة .




الشكل 1.1-32

التصحيح هو القيمة المضافة إلى العائم التي تساوي :

$$\frac{lxbxd_F}{WF\,Area\ at\ 0.85D}$$

اللائحة 33
الارتفاع القياسي للمنشأة العلوية

يكون الارتفاع القياسي للمنشأة العلوية على النحو المبين في الجدول 1.33 .

| الارتفاع القياسي (بالأمتار) | | |
|---|---|---|
| الطول L (م) | السطح الخلفي المرتفع | جميع المنشآت العلوية الأخرى |
| 30 أو أقل | 0,9 | 1,8 |
| 75 | 1,2 | 1,8 |
| 125 أو أكثر | 1,8 | 2,3 |

الجدول 1.33

تستخرج الارتفاعات القياسية للأطوال الوسيطة للسفينة بالاستكمال الخطي .

اللائحة 34
طول المنشأة العلوية

(1) باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (2) ، يعادل طول المنشأة العلوية (S) متوسط طول أجزاء المنشأة العلوية الواقعة في نطاق الطول (L) .

(4) يكون الطول الفعلي لسطح خلفي مرتفع ، دي فاصل انشائي أمامي سالم معادلاً لارتفاع هذا السطح ، على ألا يتجاوز 0,6L كحد أقصى . وإذا لم يكن الفاصل الانشائي سالمًا ، يعامل السطح الخلفي المرتفع معاملة كوتل يقل ارتفاعه عن الارتفاع القياسي .

يقاس الارتفاع الفعلي الأقصى ، أي 0,6L ، للسطح الخلفي المرتفع من الخط المتعامد الخلفي ، حتى وإن كانت السفينة تضم كوتلاً بالاضافة إلى السطح الخلفي المرتفع .

(5) لا يكون للمنشآت العلوية غير المغلقة طول فعلي .

اللائحة 36
الصناديق

(1) يعتبر الصندوق ، أو المنشأة الشبيهة به ، الذي لا يمتد حتى جوانب السفينة فعالاً إذا استوفى الشروط التالية :

(أ) أن تكون متانة الصندوق مكافئة لمتانة منشأة علوية على الأقل ؛

(ب) أن تكون الفتحات العنبرية مقامة في سطح الصندوق وتكون حتارات وأغطية الفتحات العنبرية مستوفية لمتطلبات اللوائح 13 إلى 16 ، وأن يتيح عرض مداد سطح الصندوق منفذًا جانبيًا كافيًا وجسوءة جانبية وافية . بيد أنه يجوز السماح بإقامة منافذ صغيرة مزودة بأغطية مسدودة للماء في سطح العائم .

(ج) أن يشكل سطح الصندوق ، أو الصناديق المنفصلة المرتبطة بالمنشأة العلوية بمنافذ جانبية فعالة ، منصة عمل ثابتة طولية مزودة بسياج حاجز .

(د) أن تكون مراوح التهوية محمية بالصندوق أو بأغطية مسدودة للماء أو بوسائل أخرى مكافئة .

(هـ) أن تُركَّب في الأجزاء المكشوفة من سطح العائم أسيجة حاجزة ممتدة على نصف طول هذه الأجزاء ، أو أن يتضمن الجزء الأسفل من الفواصل الانشائية مفطحًا لمنفذ التصريف لا يقل عن 33% من المساحة الكلية لهذه الفواصل – وفقًا للائحة 24(2) ؛

(و) أن تكون أغلفة الآلات محمية بالصندوق أو بمنشأة علوية لا يقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي ، أو بغرفة سطح ذات ارتفاع مماثل ومتانة مكافئة ؛

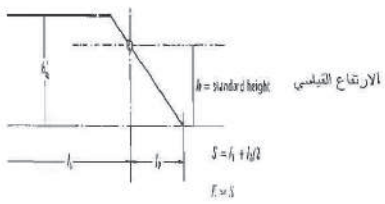
(ز) أن يعادل عرض الصندوق 60% من عرض السفينة على الأقل ؛

(ح) إذا خلت السفينة من المنشآت العلوية ، يكون عرض الصندوق 0,6L ، على الأقل .

(2) يكون الطول الكامل للصندوق الفعال معادلاً لطول الصندوق الفعلي ، مخفضًا بما يعادل نسبة متوسط عرض الصندوق إلى B .

(3) الارتفاع القياسي للصندوق هو الارتفاع القياسي لمنشأة علوية بخلاف السطح الخلفي المرتفع .

(4) إذا كان ارتفاع الصندوق أقل من الارتفاع القياسي ، يخفض طوله الفعلي بما يعادل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي . وإذا كان ارتفاع حتارات الفتحات العنبرية في سطح الصندوق أقل من الارتفاع المطلوب بموجب اللائحة 14-1 ، يخفض ارتفاع الصندوق بما يعادل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع المطلوب للحتارات .




الشكل 2.34
ارتفاع منشأة علوية مجاور للارتفاع القياسي

اللائحة 35
طول المنشأة العلوية الفعلي

(1) باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (2) ، يعادل الطول الفعلي لمنشأة علوية مغلقة ذات ارتفاع قياسي طول هذه المنشأة .

(2) في جميع الحالات التي تكون فيها منشأة علوية مغلقة ذات ارتفاع قياسي مقامة إلى الداخل من جانبي السفينة على النحو المصرح به في اللائحة 3(10) ، يكون الطول الفعلي هو الطول معدلاً بالنسبة $b/B_s$ ، حيث :

b تعادل عرض المنشأة العلوية مقاسًا عند منتصف طولها ؛ و

$B_s$ تساوي طول السفينة مقاسًا عند منتصف طول المنشأة العلوية .

حين تكون المنشأة العلوية مقامة إلى الداخل في جزء من طولها ، يطبق هذا التعديل فقط على الجزء الواقع إلى الداخل .

(3) عندما يكون ارتفاع المنشأة العلوية المغلقة أقل من الارتفاع القياسي ، يكون الطول الفعلي هو طول المنشأة العلوية مخفضًا بنسبة الارتفاع الفعلي إلى الارتفاع القياسي . وحين يكون الارتفاع أكثر من الارتفاع القياسي ، لا يتم اجراء أي زيادة للطول الفعلي للمنشأة العلوية (أنظر الشكلين 1.34 و2.34) .

حين يكون ارتفاع المنشأة العلوية ، دون مراعاة الانحدار ، التي بها فواصل انشائية طرفية مائلة أقل من الارتفاع القياسي ، يكون طولها الفعلي E هو طولها S المستخرج بالصورة المبينة في الشكل 1.34 ، مخفضًا بنسبة الارتفاع الفعلي إلى الارتفاع القياسي .

إذا أقيم في سفينة ذات انحدار مفرط ولكنها خالية من أي منشأة علوية في نطاق 0,2L من منتصف السفينة كوتل أو قلعة مقدمة يقل إرتفاعهما عن الارتفاع القياسي ، يمكن مراعاة ارتفاع الكوتل أو قلعة المقدمة بزيادة الارتفاع الفعلي بما يعادل الفرق بين منحنى الانحدار الفعلي والانحدار القياسي . ولا يُجري الخصم المتعلق بفرط الانحدار المنصوص عليه في اللائحة 38(16) .

الجدول 1.37
نسبة الانقاص للسفن من النوع "ألف " و" باء "

| | الطول الفعلي الكلي للمنشآت العلوية والصناديق | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0,1 L | 0,2 L | 0,3 L | 0,4 L | 0,5 L | 0,6 L | 0,7L | 0,8 L | 0,9 L | 1 L |
| نسبة الانقاص لجميع أنواع المنشآت العلوية | 0 | 7 | 14 | 21 | 31 | 41 | 52 | 63 | 75.3 | 87.7 | 100 |

تستخرج النسب المتعلقة بالأطوال الوسيطة للمنشآت العلوية والصناديق بالاستكمال الخطي .

(3) لا يسمح بأي انقاص بالنسبة للسفن من النوع " باء " التي يقل فيها الطول الفعلي لقلعة المقدمة عن 0,07L .

اللائحة 38
انحراف الاتجاه

عموميات

(1) يقاس الانحراف من جانب السطح إلى خط مرجعي يرسم بموازاة الصالب ويمر عبر خط الانحراف في منتصف السفينة .

(2) في السفن المصممة للابحار بصالب مائل ، يقاس الانحراف استنادًا إلى خط مرجعي يرسم بموازاة خط التحميل التصميمي .

(3) في السفن ذات السطح المنبسط والسفن التي بها منشآت علوية منفصلة يقاس الانحراف عند سطح العائم .

(4) في السفن التي تكون جوانبها العلوية غير مألوفة الشكل وتتضمن منحدرًا أو فاصلاً في الجوانب العلوية ، يقدر الانحراف على أساس العمق المكافئ في وسط السفينة .

(5) في السفن التي بها منشأة علوية ذات ارتفاع قياسي ممتدة على طول سطح العائم بأكمله ، يقاس الانحراف عند سطح المنشأة العلوية . وإذا تجاوز الارتفاع الارتفاع القياسي ، يضاف الفرق الأقل (Z) بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي إلى كل إحداثي رأسي طرفي . وبالمثل ، يزاد الإحداثيان الرأسيان البينيان الواقعان على مسافة 1/6L و1/3L من الخط المتعامد بما يعادل 0,444Z و0,111Z ، على التوالي . وعند وجود كوتل مغلق أو قلعة مقدمة مغلقة فوق المنشأة العلوية ، يمنح انحراف اضافي للكوتل المعني أو قلعة المقدمة المعنية ، وفق الطريقة المبينة في الفقرة (12) ، على النحو الموضح في الشكل 1.38 .

(5) إذا كان ارتفاع الصندوق أقل من الارتفاع القياسي وكان ارتفاع حتارات فتحة الصندوق أيضًا أقل من الارتفاع القياسي ، أو كانت هذه الحتارات غير موجودة أصلاً ، يعتبر تخفيض الارتفاع الفعلي للصندوق بسبب قصور ارتفاع حتارات الفتحة معادلاً للفرق بين 600 ملليمتر والارتفاع الفعلي للحتارات ، أو 600 ملليمتر إذا لم توجد حتارات الفتحات العنبرية . ولا يلزم اجراء تخفيض في الارتفاع الفعلي للصندوق عند وجود فتحات صغيرة فقط يقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي مقاسًا في سطح الصندوق . وفي هذه الحالة يمكن إستثناء الحتارات من شرط الارتفاع القياسي .

(6) يمكن أن تعتبر الفتحات العنبرية المتصلة بمتانة صندوق لدى حساب العائم ، بشرط استيفاء أحكام هذه الفقرة في جميع الحالات .

(7) يجوز أن يُركَّب مداد سطح الصندوق المشار إليه في الفقرة (1)(ب) في الجانب الخارجي من الفاصل الانشائي الجانبي للصندوق بشرط استيفاء الشروط التالية :

(أ) يتيح المداد المكون على هذا النحو ممشى جانبيًا لا يقل عرضه عن 450 ملليمترًا على كل جانب من السفينة ؛

(ب) يتكون المداد من لوح صلب مزود بدعامات وقطع تقوية فعالة ؛

(ج) يُركَّب المداد في أعلى موقع ممكن فوق سطح العائم . وعند حساب العائم ، يتم قياس ارتفاع الصندوق بما لا يقل عن 600 ملليمتر أو بما يعادل الفرق الفعلي بين أعلى الصندوق والمداد ، أيهما أكبر ؛

(د) يكون الوصول إلى لطمة تثبيت أغطية الفتحات العنبرية متاحًا من المداد أو الممشى الجانبي ؛

(هـ) يقاس عرض الصندوق بين الفواصل الانشائية الجانبية للصندوق .

(7) عندما يكون الصندوق المسلح امتدادات علوية مثل الكوتل أو البرج أو قلعة المقدمة مصممًا في حساب العائم ، لا تقام فتحات في ذلك الجزء من الفاصل الانشائي المشترك بين الصندوق والمنشأة العلوية . ويجوز السماح بإقامة فتحات صغيرة مثل فتحات الأنابيب والكوابل أو فتحات الولوج المزودة بأغطية مثبتة بمسامير .

(8) ينبغي أن تكون جوانب الصندوق المحتسبة في حساب السطح سالمة . ويجوز السماح بإقامة كوّى من النوع الذي لا يفتح وفتحات ولوج مثبتة بمسامير .

اللائحة 37
الانقاص المتعلق بالمنشآت العلوية والصناديق

(1) إذا كان الطول الفعلي للمنشآت العلوية والصناديق يعادل 1L ، يكون الانقاص من السطح 350 ملليمترًا لسفينة يبلغ طولها 24 مترًا و860 ملليمترًا لسفينة طولها 85 مترًا و1,070 ملليمتر لسفينة طولها 122 مترًا فأكثر . ويستخرج الانقاص في الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي .

(2) إذا كان الطول الفعلي الكلي للمنشآت العلوية والصناديق أقل من 1L ، يكون الانقاص بنسبة مستمدة من الجدول 1.37 .

تطبق التعريفات التالية في الشكلين 1.38 و2.38 :

Z تكون Z كما هو محدد في الفقرة (5) ؛

$Z_v$ تعادل $Z_v$ الاحداثي الرأسي لطرفي لمنحنى قطع مكافئ مفترض يمر عبر النقطة " X " . وإذا كانت $Z_v$ أكبر من (h + Z) ، يعادل الاحداثي الرأسي الطرفي (h + Z) ، وفي هذه الحالة لا تؤخذ النقطة " X " ولا منحنى (2) في الحسبان .

إذا تجاوز طول المستوى الأول من المنشأة العلوية 0,5l ، يبدأ المنحنى القطعي المكافئ المفترض في منتصف طول السفينة على النحو المبين في الشكل 1.38 .

**منحنى الانحراف القياسي**

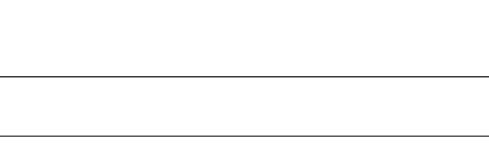
(8) يُبيِّن الجدول 1.38 الاحداثيات الرأسية لمنحنى الانحراف القياسي .

الجدول 1.38
**منحنى الانحراف القياسي**
(L بالأمتار)

| | الموضع | الاحداثي الرأسي (بالأمتار) | المعامل |
|---|---|---|---|
| **النصف الخلفي** | الخط المتعامد الخلفي | $25\left(\frac{L}{3}+10\right)$ | 1 |
| | 1/6 L من الخط المتعامد لخلفي | $11.1\left(\frac{L}{3}+10\right)$ | 3 |
| | 1/3 L من الخط المتعامد الخلفي | $2.8\left(\frac{L}{3}+10\right)$ | 3 |
| | منتصف السفينة | 0 | 1 |
| **النصف الأمامي** | منتصف السفينة | 0 | 1 |
| | 1/3 L من الخط الأمامي | $5.6\left(\frac{L}{3}+10\right)$ | 3 |
| | 1/6 L من الخط المتعامد الأمامي | $22.2\left(\frac{L}{3}+10\right)$ | 3 |
| | الخط المتعامد الأمامي | $50\left(\frac{L}{3}+10\right)$ | 1 |

**قياس الفوارق بالنسبة لمنحنى الانحراف القياسي**

(9) إذا اختلف منحنى الانحراف عن الانحراف القياسي ، تُضرب الاحداثيات الرأسية الأربعة لكل منحنى في المقدمة والمؤخرة بالمعاملات اللازمة المبينة في جدول الاحداثيات الرأسية أعلاه . ويحدد ثمن الفرق بين مجموع النواتج المعنية ومجموع نواتج القيم القياسية مقدار نقصان الانحراف في النصفين الأمامي والخلفي . ويحدد المتوسط الحسابي للزيادة أو النقصان في النصفين الأمامي والخلفي مقدار زيادة الانحراف أو نقصانه .




الشكل 3.38
زيادة الانحراف لمراعاة الارتفاع الزائد

**تصحيح الاختلافات عن خط الانحدار العادي**

(14) يعادل تصحيح الانحراف النقص أو الزيادة في الانحراف (أُنظر الفقرات من (9) إلى (11)) ، مضروبًا فيما يلي :

$$0.75 - \frac{S_1}{2L}$$

حيث تعادل $S_1$ الطول الكلي S للمنشآت العلوية المغلقة حسب التعريف الوارد في اللائحة 34 ، دون الصناديق .

**الاضافة لمراعاة النقص في الانحراف**

(15) إذا كان الانحراف أقل من الانحراف القياسي ، يضاف تصحيح النقص في الانحراف إلى العائم (أُنظر الفقرة (14)).

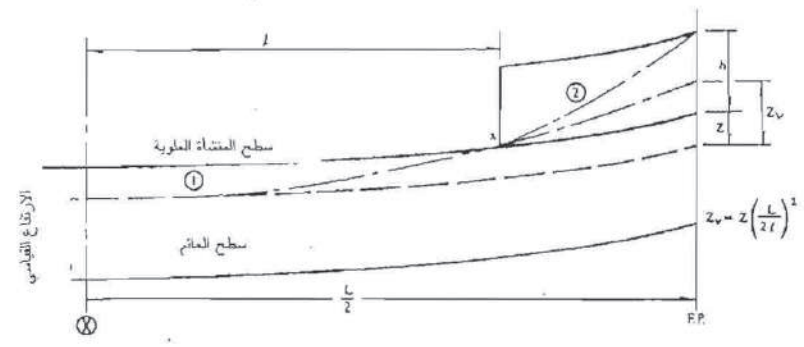
**الخصم بسبب الزيادة في الانحراف**

(16) في السفن التي تغطي منشآتها العلوية المغلقة 0,1L قبل منتصف السفينة و0,1L بعد منتصف السفينة ، يُخصم التصحيح المترتب على الزيادة في الانحراف المحسوب وفقًا لأحكام الفقرة (14) ، من العائم ؛ وفي السفن الخالية من منشآت علوية مغلقة تغطي وسط السفينة ، لا يُجرى أي خصم من العائم ؛ أما إذا غطت المنشآة العلوية المغلقة أقل من 0,1L قبل منتصف السفينة و0,1L بعد منتصف السفينة ، فيستخرج الخصم بالاستكمال الخطي . وينبغي أن يكون الخصم الأقصى المترتب على الزيادة في الانحراف بمعدل 125 ملليمترًا لكل 100 متر من الطول .

وعند تطبيق هذه الفقرة ، ينبغي أن يكون ارتفاع المنشأة العلوية متناسبًا مع طولها القياسي . وإذا كان ارتفاع المنشأة العلوية أو السطح الخلفي المرتفع أقل من الارتفاع القياسي ، يكون التخفيض بمعدل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي للمنشأة العلوية أو السطح الخلفي المرتفع .

اللائحة 39
**الارتفاع الأدنى للمقدمة والطفو الاحتياطي**

(1) ينبغي ألا يقل ارتفاع المقدمة ($F_b$) ، المعرف بكونه المسافة العمودية عند الخط المتعامد الأمامي بين خط الماء المماثل للعائم الصيفي المحدد والميل الطولي التصميمي وأعلى السطح العلوي المكشوف عند الجانب عما يلي :

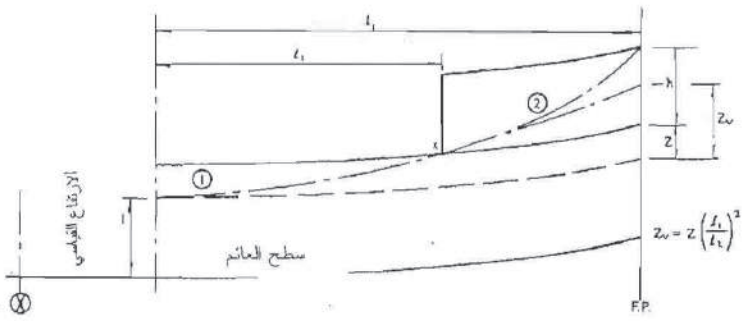



الشكل 1.38

(6) إذا كان انحراف سطح المنشأة العلوية المغلقة مماثلاً على الأقل لانحراف سطح العائم المكشوف ، لا يؤخذ في الحسبان انحراف الجزء المغلق من سطح العائم .

(7) إذا كان للكوتل المغلق أو قلعة المقدمة المغلقة ارتفاع قياسي وتجاوز الانحراف انحراف سطح العائم ، أو كان أكثر من الارتفاع القياسي ، تُجرى الزيادة في انحراف سطح العائم على النحو المنصوص عليه في الفقرة (12) .

إذا تكون الكوتل أو قلعة المقدمة من طبقتين ، تطبق الطريقة المبينة في الشكل 2.38 .




الشكل 2.38

(10) وإذا تجاوز منحنى الانحراف في النصف الخلفي الانحراف القياسي وكان انحراف النصف الأمامي أقل من الانحراف القياسي ، لا يُجرى أي تخفيض في العائم بسبب الزيادة في انحراف الجزء الخلفي ، ويراعى فقط قصور الانحراف في الجزء الأمامي .

(11) إذا تجاوز الانحراف الزائد في النصف الأمامي الانحراف القياسي ، ولم يكن الانحراف في النصف الخلفي أقل من 75% من الانحراف القياسي ، يؤخذ في الاعتبار الانحراف الزائد . وإذا كان الانحراف في الجزء الخلفي أقل بمقدار 50% من الانحراف القياسي لا يؤخذ في الاعتبار الانحراف الزائد في الجزء الأمامي . وإذا تراوح الانحدار الخلفي بين 50% و75% من الانحدار القياسي ، تجرى تصحيحات وسيطة لزيادة الانحدار في الجزء الأمامي .

(12) إذا زيد الانحراف بالنسبة لكوتل أو قلعة مقدمة تستخدم المعادلة التالية :

$$s = \frac{yL'}{3L}$$

حيث: s تعادل زيادة الانحراف الذي يُخصم من قصور الانحراف ، أو يضاف إلى الانحراف الزائد ؛

y تعادل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي لمنشأة علوية عند الخط المتعامد الخلفي أو الأمامي ؛

L' تعادل متوسط طول الجزء المغلق من الكوتل أو قلعة المقدمة ، على ألا يتجاوز الطول 0,5L ؛ و

L تعادل طول السفينة على النحو المحدد في اللائحة 3(1) .

وتعطي المعادلة المبينة أعلاه منحنى في شكل قطع مكافئ مماس لمنحنى الانحراف الفعلي في سطح العائم يتقاطع مع الاحداثي الرأسي الطرفي عند نقطة تقع أسفل سطح المنشأة العلوية ، على مسافة تعادل الارتفاع القياسي لمنشأة علوية . وينبغي ألا يكون سطح المنشأة العلوية عند أي نقطة أقل من الارتفاع القياسي فوق هذا المنحنى . ويستخدم هذا المنحنى في تحديد خط الانحراف للنصفين الأمامي والخلفي للسفينة .

(13) (أ) لا تعتبر أي زيادة في ارتفاع المنشأة العلوية لا تمتد إلى الخط المتعامد الخلفي مساهمة في تصحيح الانحراف .

(ب) إذا كان ارتفاع المنشأة العلوية أقل من الارتفاع القياسي ، ينبغي ألا يكون سطح المنشأة العلوية ، عند أي نقطة ، أقل من الحد الأدنى من ارتفاع المنشأة العلوية فوق منحنى الانحراف المفترض . ولهذا الغرض ، تعتبر y معادلة للفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع الأدنى للمنشأة العلوية مقاسًا عند الخط المتعامد الخلفي/الأمامي .

(ج) في حالة السطح الخلفي المرتفع ، لا تُجرى اضافة إلا إذا كان ارتفاع هذا السطح الخلفي أكثر من الارتفاع القياسي لـ" منشآت علوية أخرى " وفق تحديدها الوارد في اللائحة 33 ، على ألا تتجاوز هذه الاضافة الفرق بين الارتفاع الفعلي للسطح الخلفي المرتفع والارتفاع القياسي .

(د) إذا تضمن كوتل أو قلعة مقدمة فواصل انشائية طرفية منحدرة ، يُزاد الانحراف لمراعاة الارتفاع الزائد . وتُستخدم المعادلة المبينة في الفقرة (12) ، على أن تكون القيم بالنسبة لـ y و L' كما هو مبين في الشكل 3.38 .

$$F_b=(6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3 x (2.08+0.609C_b - 1.603C_{wp} - 0.0129(L/d_1)$$

حيث تعادل :

$F_b$ الارتفاع الأدنى المحسوب في المقدمة ، بالمليمترات ؛
L الطول ، على النحو المعرف في اللائحة 3 ، بالأمتار ؛
B العمق المشكل ، على النحو المحدد في اللائحة 3 ، بالأمتار ؛
$d_1$ الغاطس عند 58% من العمق D ، بالأمتار ؛
$C_b$ المعامل الحجمي ، على النحو المحدد في اللائحة 3 ؛
$C_{wp}$ معامل مساحة مقطع خط الماء إلى الأمام من L/2:$C_{wp}$={(L/2) x B} ؛
$A_{wl}$ مساحة مقطع خط الماء إلى الأمام من L/2 عند الغاطس $d_1$ بالأمتار المربعة .

في السفن التي يحدد لها عائم لنقل الأخشاب ، يراعى العائم الصيفي (وليس العائم الصيفي لنقل الأخشاب) عند تطبيق الفقرة (1)) .

(2) إذا كان ارتفاع المقدمة المنصوص عليه في الفقرة (1) ناجمًا عن انحراف ، ينبغي أن يمتد الانحراف على الأقل على 15% من طول السفينة مُقاسًا من الخط المتعامد الأمامي . وإذا كان إرتفاع المقدمة ناجمًا عن وجود منشأة علوية ، ينبغي أن تمتد هذه المنشأة من مقدمة السفينة إلى نقطة تقع على الأقل عند 0,07L خلف الخط المتعامد الأمامي . ويشترط أن تكون المنشأة العلوية مغلقة حسب التعريف الوارد في اللائحة 3(10) .

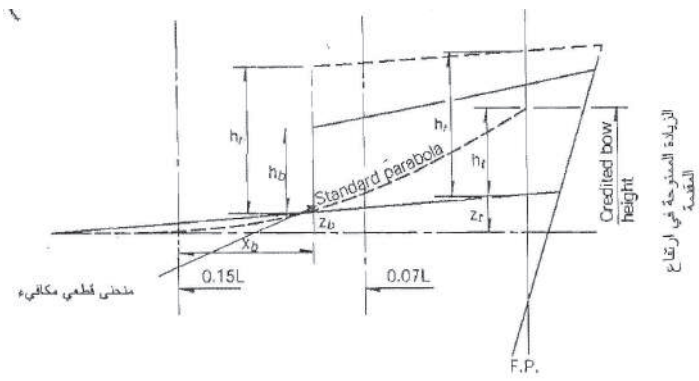
(3) يجوز للإدارة أن تمنح استثناءات خاصة للسفن التي تحول متطلبات تشغيلها الاستثنائية دون استيفاء متطلبات الفقرتين (1) و(2) من هذه اللائحة .

(4) (أ) يجوز أن يؤخذ انحراف سطح العائم في الاعتبار ، حتى وإن كان طول قلعة المقدمة أقل من 0,15L ، ولكن بشرط أن يتجاوز 0,07L ، على ألا يقل ارتفاع القلعة عن نصف الارتفاع القياسي لمنشأة علوية على النحو المحدد في اللائحة 33 ، مقاسًا بين 0,07L و الخط المتعامد الأمامي .

(ب) وإذا كان ارتفاع قلعة المقدمة أقل من نصف الارتفاع القياسي لمنشأة علوية ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 33 ، تحدد الزيادة الممنوحة في ارتفاع المقدمة على النحو التالي :

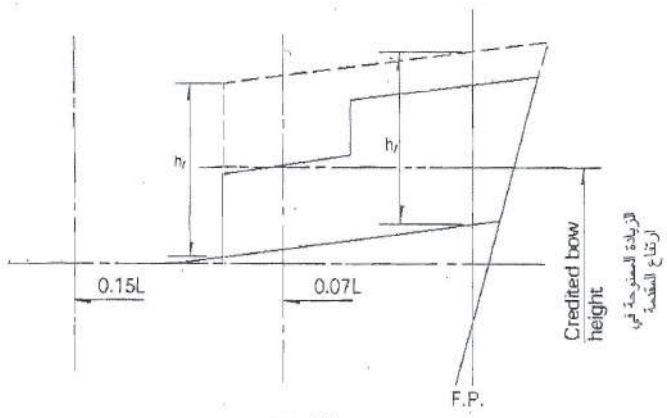
(i) إذا كان انحراف سطح العائم ممتدًا من نقطة تقع وراء 0,15L ، تحدد الزيادة بمنحنى قطعي مكافئ يبدأ عند نقطة تقع في 0,15L خلف الخط المتعامد الأمامي على ارتفاع يعادل العمق المقاس عند منتصف السفينة ، ويمر عبر نقطة تقاطع الفاصل الانشائي لقلعة المقدمة والسطح ويمتد إلى نقطة تقع عند الخط المتعامد الأمامي على ارتفاع لا يتجاوز مستوى سطح قلعة المقدمة (على النحو المبين في الشكل 1.39) . أما إذا كان الارتفاع المشار إليه بـ$h_1$ في الشكل 1.39 أقل من الارتفاع المشار إليه بـ$h_2$ ، فيجوز عندئذ الاستعاضة عن $h_1$ بـ$h_2$ في ارتفاع المقدمة المتاح .

(ii) إذا كان انحراف سطح العائم ممتدًا على أقل من 0,15L ، أو إذا لم يكن هناك انحراف ، تحدد الزيادة بخط يبدأ من جانب سطح قلعة المقدمة عند 0,07L يرسم بموازاة خط الأساس حتى الخط المتعامد الأمامي (على النحو المبين في الشكل 2.39) .




الشكل 1.39

$$h_f = Z_b\left(\frac{0.15L}{x_b}\right)^2 - Z_f$$




الشكل 1.39

$h_f$ – نصف الارتفاع القياسي لمنشأة علوية على النحو المحدد في اللائحة 33 .

العائم الاستوائي

(3) العائم الأدنى في المنطقة الاستوائية هو العائم الناتج عن احراء خصم من العائم الصيفي يعادل واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس الصيفي مقاسًا من أعلى الصالب إلى مركز حلقة علامة خط الشحن .

(4) ينبغي ألاّ يقل العائم في المياه المالحة ، المحسوب وفقًا للفقرة (3) ، ولكن دون تصحيح لخط السطح ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 32 ، عن 50 ملليمترًا . وفي السفن المزودة في الموقع ا بفتحات ذات أغطية لا تستوفي متطلبات اللائحة 16(1) إلى (5) أو اللائحة (26) ، ينبغي ألاّ يقل السطح عن 150 ملليمترًا .

العائم الشتوي

(5) العائم الشتوي الأدنى هو العائم الناتج عن اضافة إلى العائم الصيفي قدرها واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس الصيفي مقاسًا من أعلى الصالب إلى وسط حلقة علامة خط الشحن .

العائم الشتوي لشمال الأطلسي

(6) العائم الأدنى للسفن التي لا يزيد طولها عن 100 متر وتبحر في أي جزء من شمال الأطلسي المحدد في اللائحة 52 (المرفق 1) خلال فترة فصل الشتاء ، يعادل العائم الشتوي زائد 50 ملليمترًا . أما بالنسبة للسفن الأخرى ، فيكون العائم الشتوي في شمال الأطلسي معادلاً للعائم الشتوي .

عائم المياه العذبة

(7) يستخرج العائم الأدنى في المياه العذبة ذات الكثافة الموحدة بخصم القيمة التالية من العائم الأدنى في المياه المالحة :

$$\frac{\Delta}{40T}(cm)$$

حيث : $\Delta$ تعادل الازاحة في المياه المالحة بالأطنان عند خط التحميل الصيفي ؛

T تعادل الأطنان لكل سنتيمتر من الغمر في المياه العذبة عند خط التحميل الصيفي .

(8) في حالة العجز عن تحديد الازاحة عند خط التحميل الصيفي ، يعادل الخصم واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس الصيفي ، مقاسًا من أعلى الصالب إلى مركز حلقة علامة خط الشحن .

## الفصل IV
## متطلبات خاصة بالسفن التي يُحدد لها عائم لنقل الأخشاب

### اللائحة 41
### تطبيق هذا الفصل

يقتصر تطبيق اللوائح 42 إلى 45 على السفن التي حُددت لها خطوط تحميل لنقل الأخشاب .

(5) يكون لجميع السفن التي حُدد لها عائم من النوع "باء" ، خلاف ناقلات الزيت * وناقلات الكيميائيات * وناقلات الغاز * ، طفو احتياطي أضافي عند الطرف الأمامي . وفي بطاق قدره 0,15L خلف الخط المتعامد الأمامي ، ينبغي ألا يكون مجموع المساحة المفترضة بين خط التحميل الصيفي وجانب السطح (A1 وA2 في الشكل 3.39) والمساحة المتوقعة لمنشأة علوية مغلقة ، إن وجدت ، (A3) أقل مما يلي :

$$(0.15F_{mn} + 4(E/3 + 10))L/1000(m^2)$$

حيث

$F_{mn}$ تحسب $F_{mn}$ كما يلي : $F_{mn} = (F_0 x f_1) + f_2$

$F_0$ تعادل السطح الأمامي بالأمتار مأخوذاً من الجدول 2.28 ، مصححاً وفق اللائحة 27(9) أو 27(10) ، حسب مقتضى الحال ؛

$f_1$ تعادل تصحيح المعامل الحجمي الوارد في اللائحة 30 ؛ و

$f_2$ تعادل تصحيح العمق بالسنتيمترات الوارد في اللائحة 31




الشكل 3.39

اللائحة 40
العائم الأدنى

العائم الصيفي

(1) العائم الصيفي الأدنى هو العائم المستمد من الجداول الواردة في اللائحة 28 ، المعدل بالتصحيحات الواردة في اللائحة 27 ، والمنطبقة في الفوائح 29 و30 و31 و32 و37 و38 ، واللائحة 39 ، إذا كانت منطبقة .

(2) لا يقل العائم في المياه المالحة ، المحسوب وفقًا للفقرة (1) ، ولكن دون تصحيح لخط السطح ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 32 ، عن 50 ملليمتر . وفي السفن التي بها في الموقع ا فتحات عبرية مزودة بأغطية لا تستوفي متطلبات اللائحة 16(1) إلى (5) أو اللائحة 26 ، ينبغي ألا يقل العائم عن 150 ملليمترًا .

* ناقلات الزيت وناقلات الكيميائيات وناقلات الغاز معرفة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار السارية ، الفوائح II-1/2.12 و VII/8.2 و VII/11.2 ، على التوالي

وإذا لم توجد منشأة علوية في طرف المؤخرة ، ينبغي أن تمتد الأخشاب على الأقل إلى طرف مؤخرة الفتحة العبرية الموجودة في أقصى موقع من المؤخرة .

وينبغي أن تمتد بضائع السطح الخشبية بعرض السفينة إلى أقرب موقع مستطاع من جانب السفينة ، مع المراعاة الواجبة للعوائق مثل الأسيجة الحاجزة والدعامات الكتفية والقوائم ومنافذ الأطقم وخلاف ذلك ، بشرط ألا تتجاوز أي فجوة تنشأ على هذا النحو في جانب السفينة 4% في المتوسط من عرض السفينة . وينبغي أن يتم تكثيف الأخشاب بأكبر قدر مستطاع من الاحكام إلى ارتفاع يعادل على الأقل ارتفاع المنشأة العلوية لقياسي باستثناء السطح الخلفي المرتفع .

(3) على متن سفينة تبحر في المنطقة الموسمية الشتوية أثناء فصل الشتاء ، لا ينبغي أن يتجاوز ارتفاع الشحنة السطحية فوق السطح المكشوف ثلث العرض الأقصى للسفينة .

(4) ينبغي أن تكون شحنات السطح الخشبية مُستقّة ومربوطة بأحكام ومؤمنة . وينبغي ألا تعرقل ، على أي نحو كان ، الابحار والتشغيل العادي للسفينة .

القوائم

(5) ينبغي أن تكون القوائم ، عندما تستدعي طبيعة الأخشاب استخدامها ، ذات متانة مناسبة مع مراعاة عرض السفينة ؛ على ألا تتجاوز متانة القوائم متانة الكتف العلوية للسفينة وأن تكون متباعدة بالقدر المناسب لطول وطبيعة الأخشاب المنقولة ، بشرط ألا يتجاوز ذلك 3 أمتار . وينبغي استخدام زوايا متينة أوجُلب معدنية أو وسائل ذات فعالية مماثلة لتأمين القوائم .

الأربطة

(6) تثبّت شحنات السطح الخشبية تثبيتًا محكمًا على كامل طولها بأربطة تكون مقبولة للادارة بالنسبة لنوع الخشب المنقول * .

الاتزان

(7) يراعى ايجاد هامش اتزان يكفل السلامة في جميع مراحل الرحلة ، مع مراعاة زيادات الوزن ، مثل الزيادات الناجمة عن امتصاص الماء أو/والتجمد ، إذا كان ذلك منطبقًا ، وحالات فقدان الوزن كتلك الناجمة عن إستهلاك الوقود والمؤن .

حماية الأطقم والمنافذ المؤدية إلى أماكن الآلات وخلاف ذلك

(8) بالاضافة إلى المتطلبات الواردة في اللائحة 25(5) ، تقام على كل جانب من جوانب الشحنات السطحية أسيجة حاجزة أو حبال تعلق لا تتباعد فيما بينها عموديًا بأكثر من 350 ملليمترًا إلى ارتفاع لا يقل عن متر واحد فوق الشحنة .

وإضافة إلى ذلك ينبغي اقامة حبل تعلق ، ويحبذ أن يكون حبلاً سلكيًا مشدودًا بأحكام بملولب تحريب ، في أقرب موقع ممكن من مركز السفينة . ويراعى أن تتباعد دعامات الأسيجة الحاجزة وحبال التعلق على نحو يمكّن من تفادي الارتخاء غير اللازم . وإذا كانت الشحنة غير متناسقة ، يقام ممر آمن لا يقل عرضه عن 600 ملليمتر فوق الشحنة على أن يتم تأمينه بفعالية أسفل حبل التعلق أو بجواره .

* انظر مدونة الممارسات السليمة للسفن الناقلة لشحنات سطحية خشبية التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.715(17) ، بصيغته المعدلة

اللائحة 42
تعريفات

(1) *بضائع سطح خشبية* . يعني مصطلح " بضائع سطح خشبية " بضائع خشبية محمولة على الجزء المكشوف من سطح العائم . ولا يشمل المصطلح لب الخشب أو البضائع الشبيهة .

(2) *خط تحميل الخشب* . يمكن اعتبار بضائع السطح الخشبية بضائع تزود السفينة بطفو اضافي وتوفر لها قدرًا أكبر من الحماية من البحر . ولذلك السبب ، يجوز أن تحصل السفن التي تنقل بضائع سطح خشبية على تخفيض في العائم يُحسب وفقًا لأحكام اللائحة 45 ويوسم على جانب السفينة وفقًا لأحكام اللائحتين 6(3) و(4) . بيد أن منح هذا العائم الخاص واستخدامه ، يقتضي أن تستوفي بضائع السطح الخشبية شروطًا محددة مبينة في اللائحة 44 ، كما أن السفينة نفسها ينبغي أن تستوفي شروطًا محددة تتصل ببنائها مبينة في اللائحة 43 .

اللائحة 43
بناء السفينة

المنشأة العلوية

(1) ينبغي أن تكون للسفينة قلعة مقدمة لا يقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي ولا يقل طولها عن *0,07L* . وإضافة إلى ذلك ، إذا كان ارتفاع السفينة أقل من 100 متر ، فينبغي أن يكون في مؤخرتها كوتل لا يقل ارتفاعه عن الارتفاع القياسي أو سطح خلفي مرتفع ، على ألا يقل إرتفاعه عن الارتفاع الكلي .

الصهاريج المزدوجة القاع

(2) ينبغي أن تكون الصهاريج المزدوجة القاع المقامة عند منتصف طول السفينة مزودة بمقاسم طولية مناسبة مسدودة للماء .

الكتف العلوية

(3) ينبغي أن تزود السفينة إما بكتف علوية ثابتة لا يقل ارتفاعها عن متر واحد مدعمة بصورة خاصة عند حافتها العلوية ومعززة بدعامات كتفية متينة مثبتة على السطح وبمنافذ التصريف اللازمة ، أو بأسيجة متينة ذات ارتفاع مماثل وشديدة المتانة .

اللائحة 44
التستيف

عموميات

(1) ينبغي أن تكون الفتحات الموجودة في السطح المكشوف التي تُستّف فوقها البضائع مغلقة بعناية ومسدودة بأحكام .

وينبغي أن تكون مراوح التهوية والقنوات الهوائية محمية حماية فعالة .

(2) ينبغي أن تمتد بضائع السطح الخشبية على الأقل على كامل الطول المتاح ، أي الطول الكلي للبئر أو الآبار الواقعة بين المنشآت العلوية .

(9) وإذا تعذر تطبيق المتطلبات الواردة في الفقرة (8) ، يمكن استخدام تدابير بديلة تكون مقبولة لدى الادارة .

أجهزة التوجيه

(10) توفر لأجهزة التوجيه حماية فعالة من الضرر الناجم عن البضائع وينبغي ، قدر المستطاع ، أن يكون الوصول إليها ميسورًا . وتتخذ التدابير الفعالة لكفيلة بتوجيه السفينة في حالة تعطل أجهزة التوجيه الرئيسية .

اللائحة 45
حساب العائم

(1) تحسب الموائم الصيفية الدنيا وفقًا للوائح 27(5) ، 27(6) ، 27(14) ، 28 و29 و30 و31 و32 و37 و38 ، مع مراعاة أن اللائحة 37 قد عُدلت باحلال النسب المئوية التالية محل النسب الواردة في اللائحة 37 :

| | الطول الكلي الفعلي للمنشأة العلوية | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1,0L |
| نسبة الخصم لجميع أنواع المنشآت العلوية | 20 | 31 | 42 | 53 | 64 | 70 | 76 | 82 | 88 | 94 | 100 |

تستخرج النسب المئوية للأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي .

الجدول 1.45

(2) يستخرج العائم الشتوي لنقل الأخشاب باضافة واحد على ستة وثلاثين من الفاطس التشكيلي الصيفي لنقل الأخشاب إلى العائم الصيفي لنقل الأخشاب .

(3) يكون العائم الشتوي لشمال الأطلسي لنقل الأخشاب مطابقًا للعائم الشتوي لشمال الأطلسي المحدد في اللائحة 40 (6) .

(4) يستخرج العائم الاستوائي لنقل الأخشاب بخصم واحد على ثمانية وأربعين من الفاطس التشكيلي الصيفي لنقل الأخشاب من العائم الصيفي لنقل الأخشاب .

(5) يُحسب عائم المياه العذبة لنقل الأخشاب وفقًا للائحة 40(7) ، على أساس خط تحميل الأخشاب الصيفي أو وفقًا للائحة 40(8) ، على أساس الفاطس الصيفي لنقل الأخشاب مقاسًا من أعلى الصالب إلى خط تحميل الأخشاب الصيفي .

(6) يجوز تحديد عوائم لنقل الأخشاب للسفن المخصص لها عوائم مخفضة من النوع " باء " ، على أن تحسب عوائم نقل الأخشاب على أساس العائم العادي للسفن من النوع " باء " .

(7) توضع العلامة الشتوية لنقل الأخشاب و/أو العلامة الشتوية لنقل الأخشاب لشمال الأطلنطي على نفس المستوى الذي توضع فيه العلامة الشتوية المخفضة للنوع " باء " من السفن إذا وقعت العلامة الشتوية المحمولة لنقل الأخشاب و/أو العلامة الشتوية المحمولة لنقل الأخشاب في شمال الأطلسي أسفل العلامة الشتوية للعائم المخفض للسفن من النوع " باء " .

المرفق II
المناطق والفترات الموسمية

اللائحة 49 – المناطق الموسمية الاستوائية .

2 يستعاض عن النص الحالي للفقرة 7(ب) بما يلي :

" ب " منطقة محددة :

شمالاً وشرقاً بالفاصل الجنوبي للمنطقة الاستوائية ١

جنوبًا بمرازي العرض 24°S من الساحل الشرقي لأستراليا إلى خط الطول 154°E ، ثم بخط العرض الزوالي 154°E إلى مدار الجدي ثم بمدار الجدي إلى خط الطول 150°W ، ثم بخط الطول الزوالي 150°W إلى خط العرض 20°S ثم بمرازي العرض 20°S إلى نقطة تقاطعه مع الفاصل الجنوبي للمنطقة الاستوائية ١ و

غربًا بفواصل المنطقة الواقعة في نطاق الحاجز المرجاني الكبير المضمن في المنطقة الاستوائية وبالساحل الشرقي لأستراليا .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : ١ نيسان/أبريل إلى 30 تشرين الثاني/نوفمبر
الصيفية: 1 كانون الأول/ديسمبر إلى 31 آذار/مارس . "

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، التي اعتمدت في الدورة السابعة والسبعين للجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في 5 حزيران/يونيو 2003 ، وفقا للمادة VI من البروتوكول . ويرد هذا النص في مرفق قرار اللجنة MSC. 143(77) ، وقد أودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, adopted at the seventy-seventh session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 5 June 2003, in conformity with article VI of the Protocol, and set out in the annex to resolution MSC.143(77) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, qui a été adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa soixante-dix-septième session le 5 juin 2003, conformément à l'article VI du Protocole, et figure à l'annexe de la résolution MSC.143(77) du Comité, et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, одобренных на семьдесят седьмой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 5 июня 2003 года в соответствии со статьей VI Протокола и изложенных в приложении к резолюции MSC.143(77) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

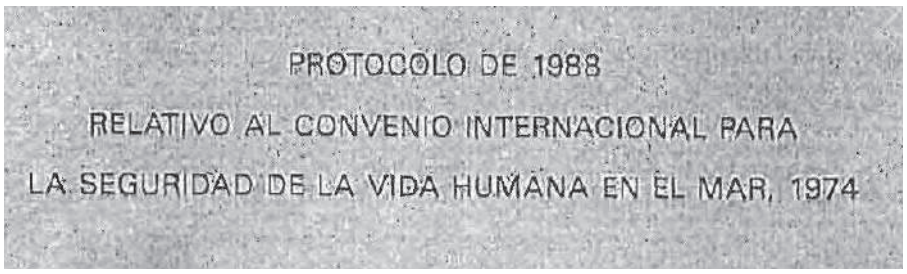
COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adoptadas el 5 de junio de 2003 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 77º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.143(77) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. Bark

لندن ،
London,
Londres, le
Лондон,
Londres,
5th April, 2005

J/8806(A/E/F/R/S)




PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

SIENDO PARTES en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974,

RECONOCIENDO que es necesario incorporar en el mencionado Convenio disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar, 1974,

CONVIENEN:

ARTICULO I

Obligaciones generales

1 Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a su Anexo.

2 Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (en adelante llamado "el Convenio"), a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

3 Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

ARTICULO II

Tratados anteriores

1 El presente Protocolo reemplaza y deja sin efecto entre las Partes el Protocolo de 1978 relativo al Convenio.

2 No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado que haya sido expedido en virtud de las disposiciones del Convenio, y de conformidad con ellas, y todo suplemento de dicho certificado, expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, y de conformidad con ellas, y que sea válido cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de la Parte que expidió el certificado o el suplemento, conservará su validez hasta la fecha en que caduque de acuerdo con lo estipulado en el Convenio o en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio, según proceda.

3 Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptado el 1 de noviembre de 1974.

ARTICULO III

Comunicación de información

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización") y a depositar ante él:

a) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;

b) una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a efectos de aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios, y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y

c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo.

ARTICULO IV

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de marzo de 1989 hasta el 28 de febrero de 1990 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3, los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

3 Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva, ratificado, aceptado o aprobado el Convenio o que se hayan adherido a éste.

ARTICULO V

Entrada en vigor

1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

a) cuando por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el artículo IV, y

b) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966,

aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

2 Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el intrumento pertinente, si ésta es posterior.

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

4 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo en virtud del artículo VI del mismo, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

ARTICULO VI

Enmiendas

Los procedimientos establecidos en el artículo VIII del Convenio se aplicarán a las enmiendas al presente Protocolo, a condición de que:

a) las referencias hechas en ese artículo al Convenio y a los Gobiernos Contratantes se entiendan como referencias al presente Protocolo y a las Partes en el presente Protocolo, respectivamente;

b) las enmiendas a los artículos del presente Protocolo y a su Anexo sean aprobadas y entren en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a las enmiendas a los artículos del Convenio o al capítulo I del Anexo del Convenio; y

c) las enmiendas al apéndice del Anexo del presente Protocolo puedan ser aprobadas y entrar en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a las enmiendas al Anexo del Convenio no referidas al capítulo I.

ARTICULO VII

Denuncia

1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.

3 La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

4 Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo c) del artículo XI del Convenio.

ARTICULO VIII

Depositario

1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario").

2 El depositario:

a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de:

i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO IX

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se hará una traducción oficial al italiano, la cual será depositada junto con el original firmado.

HECHO EN LONDRES el día once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

d) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación."

Regla 7

Reconocimientos de buques de pasaje

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) los buques de pasaje serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

i) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;

ii) un reconocimiento de renovación, realizado cada 12 meses, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;

iii) reconocimientos adicionales, según convenga.

b) Los citados reconocimientos se realizarán del modo siguiente:

i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, maquinaria y equipo del buque, incluidos la obra viva del buque y el interior y el exterior de las calderas. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, cumplen con todas las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración para los buques que realicen el servicio a que el buque en cuestión esté destinado. El reconocimiento será también de tal índole que garantice que la calidad y la terminación de todas las partes del buque y de su equipo son satisfactorias en todo respecto y que el buque está provisto de luces, marcas y medios de emitir señales acústicas y de señales de socorro, tal como se prescribe en las disposiciones de las presentes reglas y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

ii) el reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión, las máquinas y el equipo, incluída la obra viva del buque. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que, por lo que se refiere a la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, el buque se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que está destinado, y que cumple con las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración. Las luces, marcas, medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro que lleve el buque serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

iii) también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 11, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en las presentes reglas y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.

c) i) Las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones mencionados en el párrafo b) de la presente regla serán tales que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, garanticen en todos los sentidos que el buque es idóneo para realizar el servicio a que se le destina;

ii) entre otras cosas, tales leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones sentarán las prescripciones que procederá observar en las pruebas hidráulicas iniciales y ulteriores, o en otras pruebas aceptables, a que habrá que someter las calderas principales y auxiliares, las conexiones, las tuberías de vapor, los recipientes de alta presión y los tanques de combustible de los motores de combustión interna, así como los procedimientos de prueba que hayan de seguirse y los intervalos que mediarán entre pruebas consecutivas."

Regla 8

Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo de los buques de carga

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) Los dispositivos de salvamento y otro equipo de seguridad de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas a que se hace referencia en el párrafo b) i), serán objeto de los reconocimientos que se indican a continuación:

i) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;

ii) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;

iii) un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo a) iv);

iv) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;

v) un reconocimiento adicional como el que se prescribe para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.

b) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:

i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento salvo las instalaciones radioeléctricas, los aparatos náuticos de a bordo y los medios de embarco para prácticos y demás equipo a los que sean aplicables los capítulos II-1, II-2, III y V, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado. Los planos del sistema de lucha contra incendios, las publicaciones náuticas, las luces, las marcas y los medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas y, cuando proceda, con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

ii) el reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección del equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i) a fin de garantizar que cumple con las prescripciones pertinentes de las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que el buque esté destinado;

iii) el reconocimiento anual comprenderá una inspección general del equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que ha sido mantenido de conformidad con el párrafo a) de la regla 11 y continúa siendo satisfactorio para el servicio a que el buque esté destinado.

c) Los reconocimientos periódico y anual a que se hace referencia en los párrafos a) iii) y a) iv) se consignarán en el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga."

Regla 9

Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas y de radar en los buques de carga

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) Las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento de los buques de carga, a los que sean aplicables los capítulos III y IV serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

i) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;

ii) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;

iii) un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga;

iv) un reconocimiento adicional como el que se prescribe para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.

b) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:

i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas;

ii) el reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas.

c) Los reconocimientos periódicos a que se hace referencia en el párrafo a) iii) se consignarán en el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga."

Regla 10

Reconocimientos del casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) Por lo que respecta a los buques de carga, la estructura, las máquinas y el equipo (sin que entren aquí los componentes en relación con los cuales se expida un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga) a los que se hace referencia en el párrafo b) i) serán objeto de los reconocimientos e inspecciones indicados a continuación:

i) un reconocimiento inicial, incluida una inspección de la obra viva del buque, antes de que éste entre en servicio;

ii) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;

iii) un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo a) iv);

iv) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;

v) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante cada periodo de cinco años, salvo cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14. Cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14, este periodo de cinco años podrá ser prorrogado de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todo caso, el intervalo entre cualquiera de estas dos inspecciones no excederá de 36 meses;

vi) un reconocimiento adicional como el prescrito para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.

b) Los reconocimientos y las inspecciones a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:

i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, las máquinas y el equipo del buque. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales, los escantillones y la calidad y la terminación de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y demás equipo cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado, y que se ha facilitado la necesaria información relativa a la estabilidad. En el caso de los buques tanque este reconocimiento comprenderá también una inspección de las cámaras de bombas, así como de los sistemas de tuberías de la carga, del combustible y de ventilación y de los dispositivos de seguridad correspondientes;

ii) el reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado;

iii) el reconocimiento intermedio comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión, las máquinas y el equipo, el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes y las instalaciones eléctricas, a fin de garantizar que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado. En el caso de los buques tanque este reconocimiento comprenderá también una inspección de las cámaras de bombas, así como de los sistemas de tuberías de la carga, del combustible y de ventilación y de los dispositivos de seguridad correspondientes, y operaciones de prueba de la resistencia del aislamiento de las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas;

iv) el reconocimiento anual comprenderá una inspección general de la estructura, las máquinas y el equipo a los que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que han sido mantenidos de conformidad con el párrafo a) de la regla 11 y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado;

v) la inspección de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes inspeccionados al mismo tiempo se realizarán de modo que garanticen que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado;

c) Los reconocimientos intermedio y anual y las inspecciones de la obra viva del buque a que se hace referencia en los párrafos a) iii), a) iv) y a) v) se consignarán en el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga."

Regla 11

Mantenimiento del estado del buque después del reconocimiento

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en las presentes reglas, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que pueda haber a bordo.

b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las reglas 7, 8, 9 ó 10, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración.

c) Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto y éste o aquél afecten a su seguridad o a la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en las reglas 7, 8, 9 ó 10. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a la autoridad del Estado rector del puerto interesada, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe."

Regla 12

Expedición de certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) i) A todo buque de pasaje que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y con cualquier otra prescripción pertinente de la presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad para buque de pasaje".

ii) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas (sin que entren aquí las relativas a sistemas y dispositivos de extinción de incendios y a planos de los sistemas de lucha contra incendios) se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad de construcción para buque de carga".

iii) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad del equipo para buque de carga".

iv) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes del capítulo IV y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga".

v) 1) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2 III, IV y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le podrá expedir, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad para buque de carga", en lugar de los certificados indicados en los párrafos a) ii), a) iii) y a) iv).

2) Toda referencia hecha en el presente capítulo a un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga o un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, se entenderá hecha al Certificado de seguridad para buque de carga, si éste se utiliza en lugar de esos otros certificados.

vi) El Certificado de seguridad para buque de pasaje, el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de carga a los que se hace referencia en los subpárrafos i), iii), iv) y v) llevarán como suplemento un Inventario del equipo.

vii) Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de lo dispuesto en las presentes reglas, y de conformidad con ellas, se le expedirá un certificado llamado "Certificado de exención", además de los certificados prescritos en el presente párrafo.

viii) Los certificados a los que se hace referencia en la presente regla serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización autorizada por ella. En todo caso la Administración será plenamente responsable de los certificados.

b) Los Gobiernos Contratantes no expedirán certificados en virtud de las disposiciones de los convenios para la seguridad de la vida humana en el mar de 1960, 1948 ó 1929, y de conformidad con ellas, después de la fecha en que adquiera efectividad la aceptación del presente Convenio por parte del Gobierno interesado."

Regla 13

Expedición de certificado por otro Gobierno

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface lo prescrito en las presentes reglas, expedir o autorizar a que se expidan a este buque los certificados pertinentes de conformidad con las presentes reglas y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrenden esos certificados. Todo certificado así expedido llevará una declaración en el sentido de que fue expedido a petición del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que otro expedido en virtud de la regla 12."

Regla 14

Validez de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Duración y validez de los certificados"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) Todo Certificado de seguridad para buque de pasaje se expedirá para un periodo que no exceda de 12 meses. Todo Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga se expedirá para un periodo especificado por la Administración, que no excederá de cinco años. El periodo de validez de un Certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido.

b) i) No obstante lo prescrito en el párrafo a), cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación:

1) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de pasaje;

2) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de carga.

ii) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación:

1) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de pasaje;

2) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de carga.

iii) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación:

1) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de pasaje;

2) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de carga."

c) Si un certificado distinto de un Certificado de seguridad para buque de pasaje se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez extendiéndola más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo a), siempre que los reconocimientos citados en las reglas 8, 9 y 10, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.

25

d) Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

e) Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido:

i) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de pasaje;

ii) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de carga.

f) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos, que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido:

i) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de pasaje;

ii) por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de carga.

g) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos b) ii), e) o f), que la validez de un nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado anterior. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido:

i) por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de pasaje;

ii) por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de carga.

h) Cuando se efectúe un reconocimiento anual, intermedio o periódico antes del período estipulado en la regla pertinente:

i) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado de que se trate se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;

ii) los reconocimientos anual, intermedio o periódico subsiguientes prescritos en las reglas pertinentes se efectuarán a los intervalos que en dichas reglas se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;

iii) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales, intermedios o periódicos, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en las reglas pertinentes.

i) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 12 ó 13 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

i) si los reconocimientos e inspecciones pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en el párrafo a) de las reglas 7, 8, 9 y 10;

ii) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas;

iii) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en los párrafos a) y b) de la regla 11. Si se produce un cambio entre Gobiernos Contratantes, el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes."

Regla 15

Modelos de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Modelos de los certificados e inventarios del equipo"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Los certificados e inventarios del equipo se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el apéndice del Anexo del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas".

Regla 16

Exhibición de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Disponibilidad de los certificados"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Los certificados que se expidan en virtud de lo dispuesto en las reglas 12 y 13 estarán disponibles a bordo para que puedan ser objeto de examen en cualquier momento."

Regla 19

Supervisión

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) Cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante estará sujeto a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, en tanto que el objeto de esa supervisión sea comprobar que los certificados expedidos en virtud de las reglas 12 ó 13 son válidos.

b) Si son válidos, tales certificados serán aceptados a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno cualquiera de los certificados o que el buque no cumple con lo dispuesto en los párrafos a) y b) de la regla 11.

c) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo b) o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la supervisión tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni para las personas que pueda haber a bordo.

d) Cuando la supervisión origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquélla informará inmediatamente por escrito al cónsul o, en ausencia de éste, al representante diplomático más próximo del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Además, los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados serán también notificados. Se pondrán en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención.

e) Cuando la autoridad interesada del Estado rector del puerto no pueda tomar las medidas indicadas en los párrafos c) y d) o cuando el buque haya sido autorizado a dirigirse al puerto de escala siguiente, dicha autoridad transmitirá toda la información pertinente en relación con el buque a las autoridades del siguiente puerto de escala, así como a los interesados mencionados en el párrafo d).

f) Cuando se realice la supervisión en virtud de lo dispuesto en la presente regla se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si como resultado de dicha supervisión el buque es indebidamente detenido o demorado tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos."

APENDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APENDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Los modelos existentes del Certificado de seguridad para buque de pasaje, del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, del Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga, del Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga y del Certificado de exención se sustituyen por los siguientes modelos de certificado e inventarios del equipo.

Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo P)

(Sello oficial) (Estado)

para un viaje internacional[1/] / viaje internacional corto

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[2/]

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Puerto de matrícula .....
Arqueo bruto .....
Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2 .....
Número IMO[3/] .....

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante .....

1/ Táchese según proceda.
2/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
3/ De conformidad con la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación -, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/7 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:

.1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión;

.2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;

.3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

| Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en la parte media del buque (Regla II-1/13) | Francobordo | Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los espacios que se indican, susceptibles de ser ocupados por pasajeros o por mercancías |
|---|---|---|
| C.1 | ..... | ..... |
| C.2 | ..... | ..... |
| C.3 | ..... | ..... |

2.2 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contraincendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.

2.3 Que se han provisto dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.4 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.5 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.

2.6 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple con las prescripciones del Convenio.

2.7 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas.

2.8 Que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor.

2.9 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.

3 Que se ha/no se ha[1/] expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta .....

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando sean aplicables las reglas I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)[1/] del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

1/ Táchese según proceda.

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE (MODELO P)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad para buque de pasaje

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1 DATOS RELATIVOS AL BUQUE

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar .....
Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas .....

2 PORMENORES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento | ..... | |
| | | A babor | A estribor |
| 2 | Número total de botes salvavidas | ..... | ..... |
| 2.1 | Número total de personas a las que se puede dar cabida | ..... | ..... |
| 2.2 | Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla III/42) | ..... | ..... |
| 2.3 | Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43) | ..... | ..... |
| 2.4 | Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44) | ..... | ..... |
| 2.5 | Otros botes salvavidas | ..... | ..... |
| 2.5.1 | Número | ..... | ..... |
| 2.5.2 | Tipo | ..... | ..... |

| | | |
|---|---|---|
| 3 | Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar) | ..... |
| 3.1 | Número de botes salvavidas provistos de proyector | ..... |
| 4 | Número de botes de rescate | ..... |
| 4.1 | Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar | ..... |
| 5 | Balsas salvavidas | ..... |
| 5.1 | Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote | ..... |
| 5.1.1 | Número de balsas salvavidas | ..... |
| 5.1.2 | Número de personas a las que se puede dar cabida | ..... |
| 5.2 | Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote | ..... |
| 5.2.1 | Número de balsas salvavidas | ..... |
| 5.2.2 | Número de personas a las que se puede dar cabida | ..... |
| 6 | Aparatos flotantes | ..... |
| 6.1 | Número de aparatos | ..... |
| 6.2 | Número de personas que los aparatos son capaces de sostener | ..... |
| 7 | Número de aros salvavidas | ..... |
| 8 | Número de chalecos salvavidas | ..... |
| 9 | Trajes de inmersión | ..... |
| 9.1 | Número total | ..... |
| 9.2 | Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas | ..... |
| 10 | Número de ayudas térmicas[1/] | ..... |
| 11 | Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento | ..... |
| 11.1 | Número de respondedores de radar | ..... |
| 11.2 | Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas | ..... |

1/ Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

3 PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS

| Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|
| 1 Sistemas primarios | ..... |
| 1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas | ..... |
| 1.1.1 Codificador de LSD | ..... |
| 1.1.2 Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.1.3 Radiotelefonía | ..... |
| 1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas | ..... |
| 1.2.1 Codificador de LSD | ..... |
| 1.2.2 Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.2.3 Radiotelefonía | ..... |
| 1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas | ..... |
| 1.3.1 Codificador de LSD | ..... |
| 1.3.2 Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.3.3 Radiotelefonía | ..... |
| 1.3.4 Telegrafía de impresión directa | ..... |
| 1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT | ..... |
| 2 Medios secundarios para emitir el alerta | ..... |
| 3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima | ..... |
| 3.1 Receptor NAVTEX | ..... |
| 3.2 Receptor de LIG | ..... |
| 3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas | ..... |
| 4 RLS satelitaria | ..... |
| 4.1 COSPAS-SARSAT | ..... |
| 4.2 INMARSAT | ..... |
| 5 RLS de ondas métricas | ..... |
| 6 Respondedor de radar del buque | ..... |

| | |
|---|---|
| 7 Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz[2/] | ..... |
| 8 Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 kHz[3/] | ..... |

2/ A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

3/ No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

4 METODOS UTILIZADOS PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (Regla IV/15.6 y 15.7)

| | | |
|---|---|---|
| 4.1 | Duplicación del equipo | ..... |
| 4.2 | Mantenimiento en tierra | ..... |
| 4.3 | Capacidad de mantenimiento en la mar | ..... |

5 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE FEBRERO DE 1995 QUE NO SATISFACEN TODAS LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO IV DEL CONVENIO, EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988[4/]

| | Prescripciones de las reglas | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| Horas de escucha realizada por operador | ..... | ..... |
| Número de operadores | ..... | ..... |
| ¿Hay autoalarma? | ..... | ..... |
| ¿Hay instalación principal? | ..... | ..... |
| ¿Hay instalación de reserva? | ..... | ..... |
| El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados? | ..... | ..... |

6 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE JULIO DE 1992 QUE NO SATISFACEN PLENAMENTE LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO III DEL CONVENIO, EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988[5/]

| | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|
| Instalación radiotelegráfica para botes salvavidas | ..... |
| Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia | ..... |
| RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz) | ..... |
| Aparatos radiotelefónicos bidireccionales | ..... |

4/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

5/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1995.

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

EXPEDIDO EN .....
(lugar de expedición del inventario)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCION PARA BUQUE DE CARGA

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[1/]

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Puerto de matrícula .....
Arqueo bruto .....
Peso muerto del buque (toneladas métricas)[2/] .....
Número IMO[3/] .....

Tipo de buque[4/]

Petrolero
Buque tanque químiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante .....

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2/ Unicamente si se trata de petroleros, buques tanque químiqueros y buques gaseros.

3/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación- la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

4/ Táchese según proceda.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la expresada regla, es satisfactorio, y que el buque cumple con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (sin que entren aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios).

3 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el ..... y el .....
(fechas)

4 Que se ha/no se ha[4/] expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta .....[5/] a condición de que se realicen los reconocimientos anuales e intermedios y las inspecciones de la obra viva del buque, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

4/ Táchese según proceda.

5/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio[4/] Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio[4/] Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio[4/], efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.
Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

Refrendo de la inspección de la obra viva del buque6/

SE CERTIFICA que en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Segunda inspección: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

6/ Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla I/14 b) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)4/ del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo E)

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque1/

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Puerto de matrícula .....
Arqueo bruto .....
Peso muerto del buque (toneladas métricas)2/ .....
Eslora del buque (regla III/3.10) .....
Número OMI3/ .....

Tipo de buque4/

Petrolero
Buque tanque químiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante .....

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2/ Unicamente si se trata de petroleros, buques tanque químiqueros y buques gaseros.

3/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la indicación de este dato tiene carácter voluntario.

4/ Táchese según proceda.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.

2.2 Que se han provisto dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.3 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.4 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas.

2.5 Que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor.

2.6 Que en todos los demás aspectos del buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.

3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1, dentro de los límites de la zona de tráfico .....

4 Que se ha/no se ha[4/] excedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta .....[5/] a condición de que se realicen los reconocimientos anuales y los reconocimientos periódicos de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del capítulo I del Convenio.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

---

4/ Táchese según proceda.

5/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico[4/]: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico[4/]: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 b) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/periódico[4/] efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 b) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

---

4/ TAchese según proceda.

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)[4/] del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

---

4/ Táchese según proceda.

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA (MODELO E)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE EN 1988

1 DATOS RELATIVOS AL BUQUE

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....

2 PORMENORES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento | ..... | |
| | | A babor | A estribor |
| 2 | Número total de botes salvavidas | ..... | ..... |
| 2.1 | Número total de personas a las que se puede dar cabida | ..... | ..... |
| 2.2 | Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43) | ..... | ..... |
| 2.3 | Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44) | ..... | ..... |
| 2.4 | Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/45) | ..... | ..... |
| 2.5 | Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/46) | ..... | ..... |
| 2.6 | Otros botes salvavidas | | |
| 2.6.1 | Número | ..... | ..... |
| 2.6.2 | Tipo | ..... | ..... |
| 2.7 | Número de botes salvavidas de caída libre | | |
| 2.7.1 | Totalmente cerrados (regla III/44) | ..... | |
| 2.7.2 | Provistos de un sistema autónomo (regla III/45) | ..... | |
| 2.7.3 | Protegidos contra incendios (regla III/46) | ..... | |

| | | |
|---|---|---|
| 3 | Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar) | ..... |
| 3.1 | Número de botes salvavidas provistos de proyector | ..... |
| 4 | Número de botes de rescate | ..... |
| 4.1 | Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar | ..... |
| 5 | Balsas salvavidas | |
| 5.1 | Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote | |
| 5.1.1 | Número de balsas salvavidas | ..... |
| 5.1.2 | Número de personas a las que se puede dar cabida | ..... |
| 5.2 | Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote | |
| 5.2.1 | Número de balsas salvavidas | ..... |
| 5.2.2 | Número de personas a las que se puede dar cabida | ..... |
| 5.3 | Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/26.1.4 | ..... |
| 6 | Número de aros salvavidas | ..... |
| 7 | Número de chalecos salvavidas | ..... |
| 8 | Trajes de inmersión | |
| 8.1 | Número total | ..... |
| 8.2 | Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas | ..... |
| 9 | Número de ayudas térmicas1/ | ..... |
| 10 | Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento | |
| 10.1 | Número de respondedores de radar | ..... |
| 10.2 | Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas | ..... |

1/ Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

3 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE JULIO DE 1992 QUE NO SATISFACEN PLENAMENTE LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO III DEL CONVENIO, EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988 2/

| | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|
| Instalación radiotelegráfica para el bote salvavidas | ..... |
| Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia | ..... |
| RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz) | ..... |
| Aparatos radiotelefónicos bidireccionales | ..... |

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

EXPEDIDO EN .....
(Lugar de expedición del inventario)

..... .....
(Fecha de expedición) (Firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

2/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1995.

Modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELECTRICA PARA BUQUE DE CARGA

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo de las instalaciones radioelectricas (Modelo R)

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque1/

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Puerto de matrícula .....
Arqueo bruto .....
Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2) .....
Número IMO2/ .....

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante .....

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

2.2 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple con las prescripciones del Convenio.

3 Que se ha/no se ha[3/] expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta .....[4/]
a condición de que se realicen los reconocimientos periódicos de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad)

3/ Táchese según proceda.

4/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

Refrendo de reconocimientos periódicos

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento periódico: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)[3/] del Convenio, hasta .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....
(Sello o estampilla de la autoridad)

3/ Táchese según proceda.

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELECTRICA PARA BUQUE DE CARGA (MODELO R)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga

INVENTARIO DEL EQUIPO DE INSTALACIONES RADIOELECTRICAS NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1 DATOS RELATIVOS AL BUQUE

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas .....

2 PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS

| Elemento | | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 1 | Sistemas primarios | ..... |
| 1.1 | Instalación radioeléctrica de ondas métricas: | |
| 1.1.1 | Codificador de LSD | ..... |
| 1.1.2 | Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.1.3 | Radiotelefonía | ..... |
| 1.2 | Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas: | |
| 1.2.1 | Codificador de LSD | ..... |
| 1.2.2 | Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.2.3 | Radiotelefonía | ..... |
| 1.3 | Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas: | |
| 1.3.1 | Codificador de LSD | ..... |
| 1.3.2 | Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.3.3 | Radiotelefonía | ..... |
| 1.3.4 | Telegrafía de impresión directa | ..... |
| 1.4 | Estación terrena de buque de INMARSAT | ..... |

PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (continuación)

| | | |
|---|---|---|
| 2 | Medios secundarios para emitir al alerta | ..... |
| 3 | Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima | ..... |
| 3.1 | Receptor NAVTEX | ..... |
| 3.2 | Receptor de LIG | ..... |
| 3.3 | Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas | ..... |
| 4 | RLS satelitaria | ..... |
| 4.1 | COSPAS-SARSAT | ..... |
| 4.2 | INMARSAT | ..... |
| 5 | RLS de ondas métricas | ..... |
| 6 | Respondedor de radar del buque | ..... |
| 7 | Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz[1/] | ..... |
| 8 | Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 kHz[2/] | ..... |

1/ A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

2/ No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

3 METODOS UTILIZADOS PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (regla IV/15.6 y 15.7)

3.1 Duplicación del equipo .....
3.2 Mantenimiento en tierra .....
3.3 Capacidad de mantenimiento en la mar .....

4 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE FEBRERO DE 1995 QUE NO SATISFACEN TODAS LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO IV DEL CONVENIO, EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988[3/]

4.1 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelegráfico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

| | Prescripciones de las reglas | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| Horas de escucha realizada por operador | ..... | ..... |
| Número de operadores | ..... | ..... |
| ¿Hay autoalarma? | ..... | ..... |
| ¿Hay instalación principal? | ..... | ..... |
| ¿Hay instalación de reserva? | ..... | ..... |
| El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados? | ..... | ..... |

4.2 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelefónico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

| | Prescripciones de las reglas | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| Horas de escucha | ..... | ..... |
| Número de operadores | ..... | ..... |

3/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

EXPEDIDO EN .....
(lugar de expedición del inventario)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo C))

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[1/]

Nombre del buque .....
Nombre o letras distintivos .....
Puerto de matrícula .....
Arqueo bruto .....
Peso muerto del buque (toneladas métricas)[2/] .....
Eslora del buque (regla III/3.10) .....
Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2) .....
Número IMO[3/] .....

Tipo de buque[4/]

Petrolero
Buque tanque químiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante .....

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
2/ Unicamente si se trata de petroleros, buques tanque químiqueros y buques gaseros.
3/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.
4/ Táchese según proceda.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 Que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la regla I/10, es satisfactorio, y que el buque cumple con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluyéndose aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios).

2.2 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el ..... y el .....
(fechas)

2.3 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.

2.4 Que se han provisto dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.5 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.6 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.

2.7 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple con las prescripciones del Convenio.

2.8 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, medios de embarco para prácticos y publicaciones náuticas.

2.9 Que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor.

2.10 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.

3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1, dentro de los límites de la zona de tráfico .....

4 Que se ha/no se ha[4/] expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta .....[5/] a condición de que se realicen los reconocimientos anuales, periódicos intermedios y las inspecciones de la obra viva del buque de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

5/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios relativos a la estructura, las máquinas y el equipo mencionados en la sección 2.1 del presente certificado

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/ intermedio[4/]: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/ intermedio[4/]: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar .....
Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio[4/], efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/10 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de las inspecciones de la obra viva del buque[6/]

SE CERTIFICA que en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Segunda inspección: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

6/ Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

Refrendo de reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones radioeléctricas mencionadas en las secciones 2.6 y 2.7 del presente certificado

SE CERTIFICA que en el reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento periódico: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento periódico, efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/9 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos relativos a los dispositivos de salvamento y otro equipo mencionados en las secciones 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 y 2.9 del presente certificado

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico[4/]: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico[4/]: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/periódico[4/], efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA (MODELO C)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1 DATOS RELATIVOS AL BUQUE

Nombre del buque .....
Número o letras distintivos .....
Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas .....

2 PORMENORES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Número total de personas para las que se han previsto dispositivos de salvamento | ..... | |
| | | A babor | A estribor |
| 2 | Número total de botes salvavidas | ..... | ..... |
| 2.1 | Número total de personas a las que se puede dar cabida | ..... | ..... |
| 2.2 | Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43) | ..... | ..... |
| 2.3 | Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44) | ..... | ..... |
| 2.4 | Número de botes salvavidas previstos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/45) | ..... | ..... |
| 2.5 | Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/46) | ..... | ..... |
| 2.6 | Otros botes salvavidas | ..... | ..... |
| 2.6.1 | Número | ..... | ..... |
| 2.6.2 | Tipo | ..... | ..... |
| 2.7 | Número de botes salvavidas de caída libre | | |
| 2.7.1 | Totalmente cerrados (regla III/44) | ..... | |
| 2.7.2 | Previstos de un sistema autónomo (regla III/45) | ..... | |
| 2.7.3 | Protegidos contra incendios (regla III/46) | ..... | |

PORMENORES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (continuación)

| | | |
|---|---|---|
| 3 | Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar) | ..... |
| 3.1 | Número de botes salvavidas provistos de proyector | ..... |
| 4 | Número de botes de rescate | ..... |
| 4.1 | Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar | ..... |
| 5 | Balsas salvavidas | |
| 5.1 | Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote | |
| 5.1.1 | Número de balsas salvavidas | ..... |
| 5.1.2 | Número de personas a las que se puede dar cabida | ..... |
| 5.2 | Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote | |
| 5.2.1 | Número de balsas salvavidas | ..... |
| 5.2.2 | Número de personas a las que se puede dar cabida | ..... |
| 5.3 | Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/26.1.4 | ..... |
| 6 | Número de aros salvavidas | ..... |
| 7 | Número de chalecos salvavidas | ..... |
| 8 | Trajes de inmersión | |
| 8.1 | Número total | ..... |
| 8.2 | Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas | ..... |
| 9 | Número de ayudas térmicas[1] | ..... |
| 10 | Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento | |
| 10.1 | Número de respondedores de radar | ..... |
| 10.2 | Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas | ..... |

1/ Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

3 PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS

| | Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 1 | Sistemas primarios | ..... |
| 1.1 | Instalación radioeléctrica de ondas métricas: | |
| 1.1.1 | Codificador de LSD | ..... |
| 1.1.2 | Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.1.3 | Radiotelefonía | ..... |
| 1.2 | Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas: | |
| 1.2.1 | Codificador de LSD | ..... |
| 1.2.2 | Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.2.3 | Radiotelefonía | ..... |
| 1.3 | Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas: | |
| 1.3.1 | Codificador de LSD | ..... |
| 1.3.2 | Receptor de escucha de LSD | ..... |
| 1.3.3 | Radiotelefonía | ..... |
| 1.3.4 | Telegrafía de impresión directa | ..... |
| 1.4 | Estación terrena de buque de INMARSAT | ..... |
| 2 | Medios secundarios para emitir el alerta | ..... |
| 3 | Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima | ..... |
| 3.1 | Receptor NAVTEX | ..... |
| 3.2 | Receptor de LRC | ..... |
| 3.3 | Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas | ..... |
| 4 | RLS satelitaria | ..... |
| 4.1 | COSPAS-SARSAT | ..... |
| 4.2 | INMARSAT | ..... |
| 5 | RLS de ondas métricas | ..... |
| 6 | Respondedor de radar del buque | ..... |

PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (continuación)

| | Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 7 | Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz[2] | ..... |
| 8 | Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 kHz[3] | ..... |

2/ A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

3/ No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

4 METODOS UTILIZADOS PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (regla IV/15.6 y 15.7)

| | | |
|---|---|---|
| 4.1 | Duplicación del equipo | ..... |
| 4.2 | Mantenimiento en tierra | ..... |
| 4.3 | Capacidad de mantenimiento en la mar | ..... |

5 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE FEBRERO DE 1995 QUE NO SATISFACEN TODAS LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO IV DEL CONVENIO, EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988[4]

5.1 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelegráfico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

| | Prescripciones de las reglas | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| Horas de escucha realizada por operador | ..... | ..... |
| Número de operadores | ..... | ..... |
| ¿Hay autoalarma? | ..... | ..... |
| ¿Hay instalación principal? | ..... | ..... |
| ¿Hay instalación de reserva? | ..... | ..... |
| El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados? | ..... | ..... |

5.2 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelefónico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

| | Prescripciones de las reglas | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| Horas de escucha | ..... | ..... |
| Número de operadores | ..... | ..... |

4/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

6 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE FEBRERO DE 1992 QUE NO SATISFACEN PLENAMENTE LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO III DEL CONVENIO, EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988[5/]

| | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|
| Instalación radiotelegráfica para botes salvavidas | ..... |
| Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia | ..... |
| RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz) | ..... |
| Aparatos radiotelefónicos bidireccionales | ..... |

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

EXPEDIDO EN .....
(lugar de expedición del inventario)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

5/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1995.

Modelo de Certificado de exención

CERTIFICADO DE EXENCION

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[1/]

Nombre del buque .....
Nombre o letras distintivos .....
Puerto de matrícula .....
Arqueo bruto .....
Número IMO[2/] .....

SE CERTIFICA:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla ..... del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones relativas a ..... del Convenio.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:
.....

El presente certificado será válido hasta ..... a condición de que siga siendo válido el Certificado de ..... ..... al que se adjunta el presente certificado.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

..... .....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta ..... a condición de que siga siendo válido el Certificado de ..... ..... al que se adjunta el presente certificado.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....a condición de que siga siendo válido el Certificado de ..... ..... al que se adjunta el presente certificado.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)* del Convenio, hasta .....a condición de que siga siendo válido el Certificado de ..... ..... al que se adjunta el presente certificado.

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

3/ Táchese según proceda.

COPIA AUTENTICA CERTIFICADA del texto español del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, hecho en Londres el 11 de noviembre de 1988, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

Londres, 17 V 1990

القرار MSC.395(95)
(المعتمد في 11 حزيران يونيو 2015)

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية
لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تشير إلى المادة 28(ب) من اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ،

وإذ تشير أيضاً إلى المادة VIII(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ("الاتفاقية") والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 (بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس) بشأن إجراءات تعديل بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ،

وقد نظرت ، في دورتها الخامسة والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس اقتُرحت وعُمّمت بموجب المادة VIII(ب)(i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ،

1 تعتمد ، بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، تعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس يرد نصّها في مرفق هذا القرار ؛

2 تقرّر ، بموجب المادة VIII(ب)(vi)(2)(ب ب) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة في 1 تموز/يوليو 2016 ، ما لم يقم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقلّ عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بإخطار الأمين العام باعتراضاتها على التعديلات ؛

3 تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأنه بموجب المادة VIII(ب)(vii)(2) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، تدخل التعديلات حيّز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2017 فور قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4 تطلب من الأمين العام ، لأغراض المادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أن يرسل نسخاً مصدّقة من هذا القرار ونصّ التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ؛

5 تطلب أيضاً من الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس نسخاً من هذا القرار ومرفقه .

## نموذج شهادة السلامة لسفن البضائع

### شهادة السلامة لسفن البضائع

4 تُضاف الفقرة الجديدة 2.2 التالية بعد الفقرة الحالية 1.2 :

"2.2 إن السفينة تستوفي أحكام الجزء زاي من الفصل II-1 من الاتفاقية باستخدام ..... كوقود/لا ينطبق . "

5 يُعاد ترقيم الفقرات الحالية من 2.2 إلى 12.2 وفقاً لذلك .

تعديلات عام 2015 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

(القرار MSC.395(95))

经修正的《1974年国际海上人命安全公约1988年议定书》的
2015年修正案

(第MSC.395(95)号决议)

2015 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

(Resolution MSC.395(95))

AMENDEMENTS DE 2015 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.395(95))

ПОПРАВКИ 2015 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.395(95))

ENMIENDAS DE 2015 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.395(95))

مرفق

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية
لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

مرفق

تغييرات وإضافات إلى مرفق الاتفاقية الدولية
لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

تذييل

تغييرات وإضافات إلى تذييل مرفق
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

## نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب

### شهادة السلامة لسفن الركاب

1 تُضاف الفقرة الجديدة 2.2 التالية بعد الفقرة الحالية 1.2 :

"2.2 إن السفينة تستوفي أحكام الجزء زاي من II-1 من الاتفاقية باستخدام..... كوقود/لا ينطبق . "

2 يُعاد ترقيم الفقرات الحالية من 2.2 إلى 11.2 وفقاً لذلك .

## نموذج شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع

### شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع

3 تُستبدل الفقرة الحالية .2 بما يلي :

".2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

.1 أن حالة الهيكل والآلات والمعدات ، وفقاً للتعريف الوارد في اللائحة الآنفة الذكر ، مُرضية وأن السفينة تستوفي المتطلّبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصلين II-1 و II-2 من الاتفاقية (باستثناء ما يتصل منها بنُظُم وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق) ؛

.2 أن السفينة تستوفي أحكام الجزء زاي من الفصل II-1 من الاتفاقية باستخدام ..... كوقود/لا ينطبق . "

第 MSC.395(95)号决议
(2015 年 6 月 11 日通过)

## 经修正的《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》的修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会的职能的第二十八条第(二)款，

还忆及《1974年国际海上人命安全公约》("本公约")第VIII(b)条和《1974年国际海上人命安全公约1988年议定书》(《1988年安全公约议定书》)第VI条关于《1988年安全公约议定书》修正程序的规定，

在其第 95 届会议上，审议了按照本公约第 VIII(b)(i)条以及《1988 年安全公约议定书》第 VI 条提出和分发的《1988 年安全公约议定书》修正案，

1 按照本公约第VIII(b)(iv)条以及《1988年安全公约议定书》第VI条，通过《1988年安全公约议定书》附则附录的修正案，其文本载于本决议附件；

2 按照本公约第VIII(b)(vi)(2)(bb)条和《1988年安全公约议定书》第VI条，决定该修正案须在2016年7月1日视为已被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的《1988年安全公约议定书》缔约国或其合计商船总吨数不少于世界商船总吨数50%的缔约国通知秘书长其反对该修正案；

3 请各缔约国政府注意，按照本公约第VIII(b)(vii)(2)条和《1988年安全公约议定书》第VI条，该修正案在按上述第2段被接受后，将于2017年1月1日生效；

4 要求秘书长本着本公约第VIII(b)(v)条和《1988年安全公约议定书》第VI条，将本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本分发给《1988年安全公约议定书》所有缔约国；

5 还要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非《1988年安全公约议定书》缔约国的本组织会员国。

附 件

## 《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》的修正案

附 件

### 《1974 年国际海上人命安全公约》附则的修改和增加

附 录

### 《1974 年国际海上人命安全公约》附则附录的修改和增加

#### 客船安全证书格式

客船安全证书

1 在现有第 2.1 款后新增第 2.2 款如下：

"2.2 该船符合公约第 II-1 章 G 部分，使用.....作为燃料/不适用。"

2 现有第 2.2 至 2.11 款相应重新编号。

#### 货船安全构造证书格式

货船安全构造证书

3 现有第 2 款替换如下：

"2 检验表明：

.1 该船在上述条文所定义的结构、机器和设备等方面的状况令人满意，并符合公约第 II-1 章和第 II-2 章的有关要求(消防安全系统和设备及防火控制图除外)；和

.2 该船符合公约第 II-1 章 G 部分，使用.....作为燃料/不适用。"

#### 货船安全证书格式

货船安全证书

4 在现有第 2.1 款后新增第 2.2 款如下：

"2.2 该船符合公约第 II-1 章 G 部分，使用.....作为燃料/不适用。"

5 现有第 2.2 至 2.12 款相应重新编号。

RESOLUTION MSC.395(95)
(adopted on 11 June 2015)

## AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 (1988 SOLAS Protocol) concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-fifth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary-General their objections to the amendments;

3 INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2017, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol; and

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

## AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

ANNEX

### MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

### MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

#### FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR PASSENGER SHIPS

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

1 The following new paragraph 2.2 is added after the existing paragraph 2.1:

"2.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using ..... as fuel/N.A."

2 The existing paragraphs 2.2 to 2.11 are renumbered accordingly.

#### FORM OF SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

3 The existing paragraph 2. is replaced with the following:

"2. That the survey showed that:

.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and

.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using ..... as fuel/N.A."

#### FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS

CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

4 The following new paragraph 2.2 is added after the existing paragraph 2.1:

"2.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using ..... as fuel/N.A."

5 The existing paragraphs 2.2 to 2.12 are renumbered accordingly.

RÉSOLUTION MSC.395(95)
(adoptée le 11 juin 2015)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ("la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ("Protocole SOLAS de 1988"), qui concernent la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-quinzième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2016, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2017, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général de transmettre, en application de l'article VIII b) v) de la Convention et de l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

ANNEXE

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS

1 Le nouveau paragraphe 2.2 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 2.1 :

"2.2 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la partie G du chapitre II-1 de la Convention en ce qui concerne l'utilisation de ..... en tant que combustible/sans objet".

2 Les actuels paragraphes 2.2 à 2.11 sont renumérotés en conséquence.

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE

3 L'actuel paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

"2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

.1 que l'état de la structure, des machines et du matériel d'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus était satisfaisant et que le navire était conforme aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2 de la Convention (autres que les prescriptions relatives aux systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et aux plans de lutte contre l'incendie); et

.2 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la partie G du chapitre II-1 de la Convention en ce qui concerne l'utilisation de ..... en tant que combustible/sans objet.".

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE CHARGE

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE CHARGE

4 Le nouveau paragraphe 2.2 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 2.1 :

"2.2 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la partie G du chapitre II-1 de la Convention en ce qui concerne l'utilisation de ... en tant que combustible/sans objet".

5 Les actuels paragraphes 2.2 à 2.12 sont renumérotés en conséquence.

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.395(95)
(принята 11 июня 2015 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года («Конвенция») и статью VI Протокола 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Протокол СОЛАС 1988 года), касающиеся процедуры внесения изменений в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто пятой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1 ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к Дополнению к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2016 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не уведомят Генерального секретаря о своих возражениях против поправок;

3 ПРЕДЛАГАЕТ заинтересованным Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 января 2017 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря для целей выполнения статьи VIII b) v) Конвенции и статьи VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года; и

5 ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

1 После существующего пункта 2.1 добавляется следующий новый пункт 2.2:

«2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции с использованием ..... в качестве топлива/НП».

2 Существующие пункты 2.2–2.11 перенумеровываются соответствующим образом.

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

3 Существующий пункт 2 заменяется следующим текстом:

«2 Что освидетельствованием установлено, что:

.1 состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в упомянутом выше правиле, удовлетворительно и судно отвечает следующим требованиям глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты); и

.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции с использованием ..... в качестве топлива/НП».

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА

4 После существующего пункта 2.1 добавляется следующий новый пункт 2.2:

«2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции с использованием ..... в качестве топлива/НП».

5 Существующие пункты 2.2–2.12 перенумеровываются соответствующим образом.

RESOLUCIÓN MSC.395(95)
(adoptada el 11 de junio de 2015)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA ENMENDADA

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 ("el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS), referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

HABIENDO EXAMINADO, en su 95º período de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DISPONE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2016, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial haya notificado al Secretario General que recusan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2017, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, a los efectos del artículo VIII b) v) del Convenio y del artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS;

5 PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

1 Se añade el nuevo párrafo 2.2 siguiente, después del párrafo 2.1 actual:

"2.2 Que el buque cumple lo dispuesto en la parte G del capítulo II-1 del Convenio en lo que respecta a la utilización de ..... como combustible/N.A."

2 Los párrafos 2.2 a 2.11 actuales se vuelven a numerar en consecuencia.

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

3 El párrafo 2 actual se sustituye por el siguiente:

"2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto:

.1 que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la citada regla, es satisfactorio, y que el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluidas las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios); y

.2 que el buque cumple lo dispuesto en la parte G del capítulo II-1 del Convenio en lo que respecta a la utilización de ..... como combustible/N.A."

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA

4 Se añade el nuevo párrafo 2.2 siguiente, después del párrafo 2.1 actual:

"2.2 Que el buque cumple lo dispuesto en la parte G del capítulo II-1 del Convenio en lo que respecta a la utilización de ..... como combustible/N.A."

5 Los párrafos 2.2 a 2.12 actuales se vuelven a numerar en consecuencia.

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة (بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس) ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الخامسة والتسعين ، في 11 حزيران/يونيو 2015 ، بموجب المادة VIII (ب) (iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، على النحو الوارد في مرفق القرار MSC.395(95) ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于公元二零一五年六月十一日在其第九十五届会议上按照经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》第 VIII(b)(iv)条和《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》第 VI 条通过、并载于第 MSC.395(95)号决议附件中的该公约修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (1988 SOLAS Protocol), adopted on 11 June 2015 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-fifth session, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, and set out in the annex to resolution MSC.395(95), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Protocole SOLAS de 1988), adoptés le 11 juin 2015 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, à sa quatre-vingt-quinzième session, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, tel qu'il figure en annexe à la résolution MSC.395(95) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (Протокол СОЛАС 1988 года), одобренных 11 июня 2015 года Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто пятой сессии в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.395(95), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, adoptadas el 11 de junio de 2015 por el Comité de protección del medio marino de la Organización Marítima Internacional en su 95º período de sesiones, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, y que figuran en el anexo de la resolución MEPC.395(95), cuyo texto original ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

伦敦，
London,
Londres, le
Лондон,
Londres, 20 JULY 2016

J/11212 (A/C/E/F/R/S)

تعديلات عام 2012 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية
لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

(القرار MSC.344(91))

《1974年国际海上人命安全公约》1988年
议定书的2012年修正案

（第MSC.344(91)号决议）

2012 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

(Resolution MSC.344(91))

AMENDEMENTS DE 2012 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

(Résolution MSC.344(91))

ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

(Резолюция MSC.344(91))

ENMIENDAS DE 2012 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

(Resolución MSC.344(91))

第 MSC.344(91)号决议
（2012 年 11 月 30 日通过）

通过《1974 年国际海上人命安全公约》1988 年议定书修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第二十八条第（二）款，

还忆及《1974 年国际海上人命安全公约》（以下称“本公约”）第 VIII(b)条和本公约 1988 年议定书（以下称《1988 年安全公约议定书》）第 VI 条关于《1988 年安全公约议定书》修正程序的规定，

认识到有必要使《1988 年安全公约议定书》附录中的证书格式与本公约与《1978 年安全公约议定书》的证书格式保持一致，

在其第九十一届会议上，审议了按本公约第 VIII(b)(i)条以及《1988 年安全公约议定书》第 VI 条提出和分发的《1988 年安全公约议定书》修正案，

1. 按照本公约第 VIII(b)(iv)条以及《1988 年安全公约议定书》第 VI 条，通过《1988 年安全公约议定书》附则附录的修正案，其文本载于本决议附件中；

2. 按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb)条和《1988 年安全公约议定书》第 VI 条，决定上述修正案须在 2014 年 1 月 1 日视为已被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的《1988 年安全公约议定书》缔约国政府或拥有商船合计吨位不少于世界商船总吨位 50%的缔约国政府表示反对该修正案；

3. 请各缔约国政府注意，按照本公约第 VIII(b)(vii)(2)条和《1988 年安全公约议定书》第 VI 条，该修正案须在按上述第 2 段被接受后，于 2014 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘书长遵照本公约第 VIII(b)(v)条和《1988 年安全公约议定书》第 VI 条，将本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本分发给所有《1988 年安全公约议定书》缔约国政府；

5. 还要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非《1988 年安全公约议定书》缔约国的本组织会员国。

附件

**经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》
1988 年议定书修正案**

附件

**《1974 年国际海上人命安全公约》附则的修改和增加**

**附录**

**《1974 年国际海上人命安全公约》
附则附录的修改和增加**

附则附录中的所有证书格式和设备记录由如下替代：

*客船安全证书格式*

客船安全证书

本证书须附有客船安全的设备记录（格式 P）

*（公章）* *（国家）*

供国际航行 / 短程国际航行[1]用。

根据_____政府授权，
*（国名）*

由_____
*（经授权的人员或组织）*

按照经《1988 年议定书》修订的
《1974 年国际海上人命安全公约》的规定签发

*船舶资料* [2]

船名 .....

船舶编号或呼号 .....

船籍港 .....

总吨位 .....

核准船舶营运的海区（第 IV/2 条） .....

IMO 编号 .....

建议日期：

建造合同日期 .....
安放龙骨或处于类似建造阶段的日期 .....
交船日期 .....
重大改建或改装或改造工作开始的日期（如适用） .....

须填写所有适用日期。

*兹证明：*

1 该船业已按公约第 I/7 条的要求进行了检验。

2 检验表明：

2.1 该船在以下方面符合公约的要求：

.1 结构、主机和辅机、锅炉及其他压力容器；
.2 水密分舱布置及细节；
.3 下列分舱载重线：

| 核定并划于船中两舷的分舱载重线(第II-1/18条)[3] | 干舷 | 当载客处所包括下列备用处所在内时适用 |
|---|---|---|
| P1<br>P2<br>P3 | .....<br>.....<br>..... | .....<br>.....<br>..... |

2.2 该船在结构防火、消防安全系统和设备及防火控制图方面符合公约的要求；

2.3 该船已按照公约要求配备了救生设备和救生艇、救生筏及救助艇用属具；

2.4 该船已按照公约要求配备了在救生设备中使用的抛绳设备和无线电装置；

2.5 该船在无线电装置方面符合公约的要求；

2.6 该船救生设备中使用的无线电装置的功能符合公约的要求；

2.7 该船在船载航行设备、引航员登船设施及航海出版物方面符合公约的要求；

2.8 该船根据公约及现行《国际海上避碰规则》的要求配备了航行灯、号型以及发出声响信号和遇险信号的设备；

2.9 该船所有其他方面均符合公约的有关要求；

2.10 船舶有 / 没有 [1] 按照公约第 II-1/55/II-2/17/III/38 [1] 条经过替代设计和布置；

2.11 机电设备 / 防火 / 救生设备和装置 [1] 的替代设计和布置的批准文件附于 / 没有 [1] 附于本证书之后。

3 已经 / 没有 [1] 签发免除证书。

*本证书有效期限至* .....止。

本证书所依据的检验的完成日期：.....*（年/月/日）*

签发于 .....

*（签发证书的地点）*

..... .....

*（签发日期）* *（经授权发证的官员签字）*

*（发证机关盖章或钢印）*

***换证检验业已完成而且第 I/14(d)条适用的签注***

该船符合公约的有关要求，按照公约第 I/14(d)条，须承认本证书为有效，本证书有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

***第 I/14(e)条或第 I/14(f)条适用的、将证书有效期展延至驶抵进行检验的港口或给予宽限期的签注***

按照公约第 I/14(e)/I/14(f)条 [1]，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

1 酌情删除。
2 船舶资料也可在表格中横向排列。
3 对于 2009 年 1 月 1 日以前建造的船舶，应使用适用的分舱标志“C.1、C.2 和 C.3”。

*货船构造安全证书格式*

## 货船构造安全证书

*（公章）* *（国家）*

根据_____政府授权，
*（国名）*

由_____
*（经授权的人员或组织）*

按照经《1988 年议定书》修订的
《1974 年国际海上人命安全公约》的规定签发

*船舶资料* [1]

船名 .....

船舶编号或呼号 .....

船籍港 .....

总吨位 .....

载重量(公吨)[2] .....

IMO 编号 .....

船型[3]

散货船
油船
化学品液货船
气体运输船
上述船型以外的货船

建造日期：

建造合同日期 .....
安放龙骨或处于类似建造阶段的日期 .....
交船日期 .....
重大改建或改装或改造工作开始的日期（如适用） .....

须填写所有适用日期。

*兹证明：*

1 该船业已按公约第 I/10 条的要求进行了检验。

2 该检验表明上述条款所界定的结构、轮机及设备的状况令人满意，并且该船符合公约第 II-1 章和第 II-2 章的有关要求（有关消防安全系统和设备及防火控制图者除外）。

3 最近两次的船底外部检查已于.....和.....进行*（日期）*。

4 已经 / 没有 [3] 签发免除证书。

5 船舶有 / 没有 [3] 按照公约第 II-1/55/II-2/17 [3] 条经过替代设计和布置。

6 轮机和电气设备/防火 [3] 的替代设计和布置的批准文件附于 / 没有附于 [3] 本证书之后。

*本证书有效期限至*.....止。[4] 但应视公约第 I/10 条规定的年度检验和中间检验以及船底外部检查情况而定。

本证书所依据的检验的完成日期：.....*（年/月/日）*

签发于 .....
*（签发证书的地点）*

.....　　.....
*（签发日期）*　　*（经授权发证的官员签字）*

*（发证机关盖章或钢印）*

*年度检验和中间检验的签注*

兹证明，公约第 I/10 条要求的检验证实该船符合公约的有关要求。

年度检验：　签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

年度 / 中间 [3] 检验：　签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

年度 / 中间 [3] 检验：　签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

年度检验：　签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*按照第 I/14(h)(iii)条进行的年度 / 中间检验*

兹证明，按照公约第 I/14(h)(iii)条进行的年度 / 中间 [3] 检验证实该船符合公约的有关要求。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*船底外部检查的签注*[5]

兹证明，公约第 I/10 条要求的检查证实该船符合公约的有关要求。

第一次检查：　签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

第二次检查：　签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(c)条适用的、有效期短于 5 年的证书的展期签注*

该船符合公约的有关要求，根据按照公约第 I/14(c)条，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*换证检验业已完成而且第 I/14(d)条适用的签注*

该船符合公约的有关要求，根据公约第 I/14(d)条，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(e)条或第 I/14(f)条适用的、将证书有效期展延至驶抵进行检验的港口或给予宽限期的签注*

根据公约第 I/14(e)/I/14(f)条 [3]，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(h)条适用的、将周年日提前的签注*

根据公约第 I/14(h)条，新的周年日为 .....。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

根据公约第 I/14(h)条，新的周年日为 .....。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

---

1 船舶资料也可在表格中横向排列。
2 仅适用于油船、化学品液货船和气体运输船。
3 酌情删除。
4 填入主管机关按照公约第 I/14(a)条规定的失效日期。该日期如未按照公约第 I/14(h)条予以修正，其月、日相当于第 I/2(n)条界定的周年日。
5 可规定进行附加检查。

*货船设备安全证书格式*

## 货船设备安全证书

本证书须附有货船安全的设备记录（格式 E）

*（公章）* *（国家）*

根据_____政府授权，

*（国名）*

由_____

*（经授权的人员或组织）*

按照经《1988 年议定书》修订的
《1974 年国际海上人命安全公约》的规定签发

*船舶资料* [1]

船名 .....

船舶编号或呼号 .....

船籍港 .....

总吨位 .....

载重量（公吨）[2] .....

船舶长度（第 III/3.12 条） .....

IMO 编号 .....

船型[3]

散货船
油船
化学品液货船
气体运输船
上述船型以外的货船

安放龙骨或处于类似建造阶段的日期，
或（如适用）重大改建或改装或改造工作开始的日期 .....

*兹证明：*

1 该船业已按公约第 I/8 条的要求进行了检验。

2 检验表明：

2.1 该船符合公约有关消防安全系统和设备及防火控制图的要求；

2.2 该船已按照公约要求配备了救生设备及救生艇、救生筏和救助艇用属具；

2.3 该船已按照公约要求配备了在救生设备中使用的抛绳设备和无线电装置；

2.4 该船在船载航行设备、引航员登船设施及航海出版物方面符合公约的要求；

2.5 该船根据公约及现行《国际海上避碰规则》的要求配备了航行灯、号型以及发出声响信号和遇险信号的设备；

2.6 该船所有其他方面均符合公约的有关要求；

2.7 该船有 / 没有[3]按照公约第 II-2/17/III/38[3]条经过替代设计和布置；

2.8 防火 / 救生设备和装置[3]的替代设计和布置的批准文件附于 / 没有附于[3]本证书之后。

3 该船按照第 III/26.1.1.1 条[4]在.....航区范围内运营。

4 已经 / 没有[3]签发免除证书。

*本证书有效期限至*.....止。[5] 但应视公约第 I/8 条规定的年度检验和定期检验情况而定。

本证书所依据的检验的完成日期：..... *（年/月/日）*

签发于 .....

*（签发证书的地点）*

..... .....

*（签发日期）* *（经授权发证的官员签字）*

*（发证机关盖章或钢印）*

*年度检验和定期检验的签注*

**兹证明**，公约第 I/8 条要求的检验证实该船符合公约的有关要求。

年度检验： 签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

年度 / 中间[3]检验： 签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

年度 / 中间[3]检验： 签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

年度检验： 签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*按照第 I/14(h)(iii)条进行的年度 / 定期检验*

**兹证明**，按照公约第 I/14(h)(ii)条进行的年度 / 中间[3]检验证实该船符合公约的有关要求。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*货船无线电安全证书格式*

## 货船无线电安全证书

本证书须附有货船无线电安全的设备记录（格式 R）

*（公章）* *（国家）*

根据_____政府授权，

*（国名）*

由_____

*（经授权的人员或组织）*

按照经《1988 年议定书》修订的
《1974 年国际海上人命安全公约》的规定签发

*船舶资料* [1]

船名 .....

船舶编号或呼号 .....

船籍港 .....

总吨位 .....

载重量（公吨）[2] .....

核准船舶营运的海区（第 IV/2 条） .....

IMO 编号 .....

安放龙骨或处于类似建造阶段的日期，
或（如适用）重大改建或改装或改造工作开始的日期 .....

*兹证明：*

1 该船业已按公约第 I/9 条的要求进行了检验。

2 检验表明：

2.1 该船符合公约有关无线电装置的要求；

2.2 救生设备中使用的无线电装置的功能符合公约的要求。

3 已经 / 没有[2]签发免除证书。

*本证书有效期限至*.....止。[3] 但应视公约第第 I/9 条规定的定期检验情况而定。

本证书所依据的检验的完成日期：..... *（年/月/日）*

签发于 .....

*（签发证书的地点）*

..... .....

*（签发日期）* *（经授权发证的官员签字）*

*（发证机关盖章或钢印）*

*定期检验的签注*

兹证明，公约第 I/9 条要求的检验证实该船符合公约的有关要求。

定期检验： 签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

定期检验： 签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

定期检验： 签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

定期检验： 签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*按照第 I/14(h)(iii)条进行的定期检验*

兹证明，按照公约第 I/14(h)(iii)条进行的定期检验证实该船符合公约的有关要求。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(c)条适用的、有效期短于 5 年的证书的展期签注*

该船符合公约的有关要求，根据公约第 I/14(c)条，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*换证检验业已完成而且第 I/14(d)条适用的签注*

该船符合公约的有关要求，根据公约第 I/14(d)条，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(e)条或第 I/14(f)条适用的、将证书有效期展延至驶抵进行检验的港口或给予宽限期的签注*

根据公约第 I/14(e)/I/14(f)条，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(h)条适用的、将周年日提前的签注*

根据公约第 I/14(h)条，新的周年日为 .....。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

[1] 船舶资料也可在表格中横向排列。
[2] 酌情删除。
[3] 填入主管机关根据公约第 I/14(e)条规定的失效日期。该日期如采根据公约第 I/14(h)条予以修正，其月、日相当于第 I/2(n)条定义的周年日。

*货船安全证书格式*

## 货船安全证书

本证书须附有货船安全的设备记录（格式 C）

*（公章）* *（国家）*

根据_____政府授权，
*（国名）*

由_____
*（经授权的人员或组织）*

按照经《1988 年议定书》修订的
《1974 年国际海上人命安全公约》的规定签发

*船舶资料* [1]

船名 .....
船舶编号或呼号 .....
船籍港 .....
总吨位 .....
载重量（公吨）[2] .....
船舶长度（第 III/3.12 条） .....
核准船舶营运的海区（第 IV/2 条） .....
IMO 编号 .....

船型[3]

散货船
油船
化学品液货船
气体运输船
上述船型以外的货船

建造日期：

建造合同日期 .....
安放龙骨或处于类似建造阶段的日期 .....
交船日期 .....
重大改建或改装或改造工作开始的日期（如适用） .....

须填写所有适用日期。

*兹证明：*

1 该船业已按公约第 I/8 条、第 I/9 条和第 I/10 条的要求进行了检验。

2 检验表明：

2.1 上述条款所界定的结构、轮机及设备的状况令人满意，并且该船符合公约第 II-1 章和第 II-2 章的有关要求（有关消防安全系统和设备及防火控制图者除外）；

2.2 最近两次的船底外部检查于……*（日期）*和……*（日期）*进行；

2.3 该船符合公约有关消防安全系统和设施及防火控制图的要求；

2.4 该船已按照公约要求配备了救生设备及救生艇、救生筏和救助艇用属具；

2.5 该船已按照公约要求配备了在救生设备中使用的抛绳设备和无线电装置；

2.6 该船在无线电装置方面符合公约的要求；

2.7 该船救生设备中使用的无线电装置的功能符合公约的要求；

2.8 该船在船载航行设备、引航员登船设施及航海出版物方面符合公约的要求；

2.9 该船根据公约及现行《国际海上避碰规则》的要求配备了航行灯、号型以及发出声响信号和遇险信号的设备；

2.10 该船所有其他方面均符合公约的有关要求；

2.11 该船有 / 没有[3] 按照公约第II-1/55/II-2/17/III/38 [3]条经过替代设计和布置；

2.12 轮机和电气设备 / 防火 / 救生设备和装置 [3] 的替代设计和布置的批准文件附于 / 没有附于 [3] 本证书之后。

3 该船按第 III/26.1.1.1 条[4]在……航区范围内操作。

4 已经 / 尚未 [3] 签发免除证书。

*本证书有效期限至*……止[5]，但应视公约第 I/8 条、第 I/9 条和第 I/10 条规定的年度检验、中间检验和定期检验及船底外部检查情况而定。

本证书所依据的检验的完成日期：……*（年/月/日）*

签发于 ……
*（签发证书的地点）*

……　　……
*（签发日期）*　　*（经授权发证的官员签字）*

*（发证机关盖章或钢印）*

*本证书第 2.1 段提及的结构、机器和设备的年度检验和中间检验的签注*

**兹证明**，公约第 I/10 条要求的检验证实该船符合公约的有关要求。

年度检验：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

年度 / 中间 [3] 检验：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

年度 / 中间 [3] 检验：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

年度检验：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

*按照第 I/14(h)(iii) 条进行的年度/中间检验*

**兹证明**，按照公约第 I/10 条和第 I/14(h)(iii)条进行的年度 / 中间 [3] 检验证实该船符合公约的有关要求。

签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

*船底外部检查的签注*[6]

**兹证明**，公约第 I/10 条要求的检查证实该船符合公约的有关要求。

第一次检查：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

第二次检查：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

*本证书第 2.3、2.4、2.5、2.8 和 2.9 段提及的救生设备和其他设备的年度检验和定期检验的签注*

**兹证明**，公约第 I/8 条要求的检验证实该船符合公约的有关要求。

年度检验：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

年度 / 中间 [3] 检验：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

年度 / 中间 [3] 检验：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

年度检验：
签字：……
*（经授权的官员签字）*
地点：……
日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

*按照第 I/14(h)(iii)条进行的年度/定期检验*

兹证明，按照公约第 I/8 条和第 I/14(h)(iii)条进行的年度 / 定期检验[3]证实该船符合公约的有关要求。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*本证书第 2.6 和 2.7 段提及的无线电装置定期检验的签注*

兹证明，按照公约第 I/9 条进行的检验证实该船符合公约的有关要求。

定期检验：
签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

定期检验：
签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

定期检验：
签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

定期检验：
签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(h)条适用的、将周年日提前的签注*

根据公约第 I/14(h)条，新的周年日为.....[6]

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

根据公约第 I/14(h)条，新的周年日为.....[6]

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

[1] 船舶资料也可在表格中横向排列。
[2] 仅适用于油船、化学品液货船和气体运输船。
[3] 酌情删除。
[4] 参见《安全公约》1983 年修正案（第 MSC.6(48)号决议），在船上自获正的部分封闭舱生舱方面，适用于在 1986 年 7 月 1 日或以后、但在 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶。
[5] 填入主管机关根据公约第 I/14(a)条规定的失效日期。该日期如未根据公约第 I/14(h)条予以修正，其月、日相当于第 I/2(n)条界定的周年日。
[6] 可规定进行附加检查。

*按照第 I/14(h)(iii)条进行的定期检验*

兹证明，按照公约第 I/9 条和第 I/14(h)(iii)条进行的定期检验证实该船符合公约的有关要求。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(c)条适用的、有效期短于 5 年的证书的展期签注*

该船符合公约的有关要求，根据公约第 I/14(c)条，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*换证检验业已完成而且第 I/14(d)条适用的签注*

该船符合公约的有关要求，根据公约第 I/14(d)条，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(e)条或第 I/14(f)条适用的、将证书有效期展延至驶抵进行检验的港口或给予宽限期的签注*

根据公约第 I/14(e)/I/14(f)条[3]，须承认本证书为有效，有效期至.....止。

签字：.....
*（经授权的官员签字）*
地点：.....
日期：.....
*（签注机关盖章或钢印）*

## *免除证书格式*

## 免除证书

*（公章）* *（国家）*

根据_____政府授权，
*（国名）*

由_____
*（经授权的人员或组织）*

按照经《1988 年议定书》修订的
《1974 年国际海上人命安全公约》的规定签发

*船舶资料*[1]

船名 .....
船舶编号或呼号 .....
船籍港 .....
总吨位 .....
IMO 编号 .....

*兹证明：*

根据公约第……条授予的权限，准予该船免除公约中……条的要求。

准予本免除证书的条件（如有）：……

准予本免除证书的航线（如有）：……

本证书为……证书的附件，在该证书有效的前提下，*本免除证书的有效期至*……*止*。

签发于 ……
*（签发证书的地点）*

……　　……
*（签发日期）*　　*（经授权发证的官员签字）*

*（发证机关盖章或钢印）*

*第 I/14(c)条适用的、将有效期短于 5 年的证书展期的签注*

本证书为……证书的附件，在该证书有效的情况下，根据公约第 I/14(c)条，须承认本免除证书为有效，有效期至……止。

签字：……
*（经授权的官员签字）*

地点：……

日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

*换证检验业已完成而且第 I/14(d)条适用的签注*

本证书为……证书的附件，在该证书有效的情况下，根据公约第 I/14(d)条，须承认本免除证书为有效，有效期至……止。

签字：……
*（经授权的官员签字）*

地点：……

日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

*第 I/14(e)条或第 I/14(f)条适用的、将证书有效期展延至驶抵进行检验的港口或给予宽限期的签注*

本证书为……证书的附件，在该证书有效的情况下，根据公约第 I/14(e)/I/14(f)条[2]，须承认本免除证书为有效，有效期至……止。

签字：……
*（经授权的官员签字）*

地点：……

日期：……
*（签注机关盖章或钢印）*

[1] 船舶资料也可在表格中横向排列。
[2] 酌情删除。

RESOLUTION MSC.344(91)
(adopted on 30 November 2012)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

RECOGNIZING the need to align the forms of certificates set out in the appendix to the 1988 SOLAS Protocol with those in the Convention and the 1978 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-first session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2014, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2014, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

All the forms of certificates and records of equipment contained in the appendix to the annex are replaced by the following:

*FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR PASSENGER SHIPS*

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

*(Official seal)* *(State)*

for *an/a short*[1] international voyage

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

*(name of the State)*

by

*(person or organization authorized)*

*Particulars of ship*[2]

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) .....

IMO Number .....

Date of build:

Date of building contract .....
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction .....
Date of delivery .....
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable) .....

All applicable dates shall be completed.

*THIS IS TO CERTIFY:*

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/7 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards:

.1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
.2 the watertight subdivision arrangements and details;
.3 the following subdivision load lines:

| Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side amidships (regulation II-1/18)[3] | Freeboard | To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces |
|---|---|---|
| P1 | ..... | ..... |
| P2 | ..... | ..... |
| P3 | ..... | ..... |

2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.3 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.5 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.6 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.7 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.8 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.9 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;

2.10 the ship was/was not[1] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55/II-2/17/III/38[1] of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements[1] is/is not[1] appended to this Certificate.

3 That an Exemption Certificate has/has not[1] been issued.

*This certificate is valid until* .....

Completion date of the survey on which this certificate is based: ..... *(dd/mm/yyyy)*

Issued at .....

*(Place of issue of certificate)*

..... .....

*(Date of issue)* *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

*(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)*

***Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies***

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....

*(Signature of authorized official)*

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

***Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies***

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)[1] of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....

*(Signature of authorized official)*

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

1 Delete as appropriate.
2 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
3 For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used.

*FORM OF SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS*

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

*(Official seal)* *(State)*

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

*(name of the State)*

by

*(person or organization authorized)*

*Particulars of ship*[1]

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Deadweight of ship (metric tons)[2] .....

IMO Number .....

Type of ship[3]

Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Cargo ship other than any of the above

Date of build:

Date of building contract .....

.....

Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction .....

Date of delivery .....

Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable) .....

All applicable dates shall be completed.

*THIS IS TO CERTIFY:*

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention.
2. That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans).
3. That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on ..... and .....*(dates)*
4. That an Exemption Certificate has/has not[3] been issued.
5. The ship was/was not[3] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17[3] of the Convention.
6. A Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection[3] is/is not[3] appended to this Certificate.

***This certificate is valid until*** .....[4] subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/10 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: .....*(dd/mm/yyyy)*

Issued at .....

.....

*(Place of issue of certificate)*

.....

*(Date of issue)*

.....

*(Signature of authorized official issuing the certificate)*

*(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)*

*Endorsement for annual and intermediate surveys*

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: ..... Signed: .....
*(Signature of authorized official)*
Place: .....
Date: .....
*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

Annual/Intermediate[3] survey: Signed: .....
*(Signature of authorized official)*
Place: .....
*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

Annual/Intermediate[3] survey: Signed: .....
*(Signature of authorized official)*
Place: .....
Date: .....
*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

Annual survey: Signed: .....
*(Signature of authorized official)*
Place: .....
Date: .....
*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

*Annual/intermediate survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)*

*THIS IS TO CERTIFY* that, at an annual/intermediate survey[3] in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: .....
*(Signature of authorized official)*
Place:
.....
Date: .....
*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

*Endorsement for inspections of the outside of the ship's bottom*[5]

THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

First inspection: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Second inspection: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies*

The certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)[3] of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies*

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
3 Delete as appropriate.
4 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).
5 Provision may be made for additional inspections.

*FORM OF SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS*

**CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E)

*(Official seal)* *(State)*

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

_____
*(name of the State)*

by _____
*(person or organization authorized)*

***Particulars of ship***[1]

Name of ship .....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Gross tonnage .....
Deadweight of ship (metric tons)[2] .....
Length of ship (regulation III/3.12) .....
IMO Number .....
Type of ship[3]

Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

*THIS IS TO CERTIFY:*

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;

2.7 the ship was/was not[3] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38[3] of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements[3] is/is not[3] appended to this Certificate.

3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1[4] within the limits of the trade area .....

4 That an Exemption Certificate has/has not[3] been issued.

*This certificate is valid until* .....[5] subject to the annual and periodical surveys in accordance with regulation I/8 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based:.....*(dd/mm/yyyy)*

Issued at.....
*(Place of issue of certificate)*

..... .....
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

***Endorsement for annual and periodical surveys***

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey:
Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical[3] survey:
Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical[3] survey:
Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:
Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

***Annual/periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)***

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/periodical[3] survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies*

The certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)[3] of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies*

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is .....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is .....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
3 Delete as appropriate.
4 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat on board.
5 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).

*FORM OF SAFETY RADIO CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS*

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety Radio (Form R)

*(Official seal)* *(State)*

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

_____
*(name of the State)*

by _____
*(person or organization authorized)*

***Particulars of ship***[1]

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) .....

IMO Number .....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

*THIS IS TO CERTIFY*:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.

3 That an Exemption Certificate has/has not[2] been issued.

***This certificate is valid until*** .....[3] subject to the periodical surveys in accordance with regulation I/9 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based:..... *(dd/mm/yyyy)*

Issued at .....
*(Place of issue of certificate)*

..... .....
*(Date of issue)* *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

*(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)*

*Endorsement for periodical surveys*

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)*

THIS IS TO CERTIFY that, at a periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies*

The certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)[2] of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies*

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

.....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

.....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2 Delete as appropriate.
3 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).



*FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS*

CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C)

*(Official seal)* *(State)*

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto
under the authority of the Government of

_____
*(name of the State)*

by _____
*(person or organization authorized)*

*Particulars of ship*[1]

Name of ship .....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Gross tonnage .....
Deadweight of ship (metric tons)[2] .....
Length of ship (regulation III/3.12) .....
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) .....
IMO Number .....

Type of ship[3]

Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Cargo ship other than any of the above

Date of build:
Date of building contract .....
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction .....
Date of delivery .....
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable) .....

All applicable dates shall be completed.

*THIS IS TO CERTIFY:*

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulations I/8, I/9 and I/10 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation I/10 was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapter II-1 and chapter II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans);

2.2 the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on ..... and ..... *(dates)*

2.3 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.4 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.5 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.6 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.7 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.8 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.9 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.10 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;

2.11 the ship was/was not[3] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[3] of the Convention;

2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements[3] is/is not[3] appended to this Certificate.

3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1[4] within the limits of the trade area .....

4 That an Exemption Certificate has/has not[3] been issued.

- 25 -

***This certificate is valid until*** .....[5] subject to the annual, intermediate and periodical surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulations I/8, I/9 and I/10 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: ..... (dd/mm/yyyy)

Issued at .....
*(Place of issue of certificate)*

..... .....
*(Date of issue)* *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

*(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)*

***Endorsement for annual and intermediate surveys relating to structure, machinery and equipment referred to in paragraph 2.1 of this certificate***

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate[3] survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate[3] survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

***Annual/intermediate survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)***

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate[3] survey in accordance with regulations I/10 and I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

- 26 -

***Endorsement for inspections of the outside of the ship's bottom[6]***

THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

First inspection: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Second inspection: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority as appropriate)

***Endorsement for annual and periodical surveys relating to life-saving appliances and other equipment referred to in paragraphs 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 and 2.9 of this certificate***

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical[3] survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical[3] survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

***Annual/periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)***

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/periodical[3] survey in accordance with regulations I/8 and I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

***Endorsement for periodical surveys relating to radio installations referred to in paragraphs 2.6 and 2.7 of this certificate***

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate

*Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)*

THIS IS TO CERTIFY that, at a periodical survey in accordance with regulations I/9 and I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies*

The certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)[3] of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies*

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
3 Delete as appropriate.
4 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board.
5 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).
6 Provision may be made for additional inspections.

*FORM OF EXEMPTION CERTIFICATE*

EXEMPTION CERTIFICATE

*(Official seal)* *(State)*

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

_____
*(name of the State)*

by _____
*(person or organization authorized)*

***Particulars of ship***[1]

Name of ship .....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Gross tonnage .....
IMO Number .....

*THIS IS TO CERTIFY:*

That the ship is, under the authority conferred by regulation .....of the Convention, exempted from the requirements..... of the Convention.

Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted: .....
.....

Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted: .....
.....
.....

***This certificate is valid until*** ..... subject to the ..... Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies*

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until .....
subject to the .....Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies*

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until .....
subject to the .....Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies*

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)[2] of the Convention, be accepted as valid until .....
subject to the .....Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2 Delete as appropriate.

RÉSOLUTION MSC.344(91)
(adoptée le 30 novembre 2012)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988"), qui concernent la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire d'aligner les modèles de certificats qui figurent dans l'appendice du Protocole SOLAS de 1988 sur ceux qui figurent dans la Convention et dans le Protocole SOLAS de 1978,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-onzième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2014, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2014 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général de transmettre, en application de l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

ANNEXE

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Tous les modèles de certificats et toutes les fiches d'équipement figurant dans l'appendice à l'Annexe sont remplacés par les suivants :

*MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS*

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS

Le present Certificat doit être complété par une fiche d'équipement pour la sécurité des navires à passagers (Modèle P)

*(Cachet officiel)* *(État)*

Pour *un/un court*[1] voyage international

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif,

sous l'autorité du Gouvernement

_____
*(Nom de l'État)*

par _____
*(Personne ou organisme autorisé)*

*Caractéristiques du navire*[2]

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2) .....
Numéro OMI .....
Date de construction :

Date du contrat de construction .....
Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent .....
Date de livraison .....
Date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé (le cas échéant) .....

Toutes les dates applicables doivent être indiquées.

*IL EST CERTIFIÉ* :

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/7 de la Convention.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne :

.1 la structure, les machines principales et auxiliaires, les chaudières et autres récipients sous pression;
.2 les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche à l'eau;

.3 les lignes de charge de compartimentage suivantes :

| Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (règle II-1/18)[3] | Franc-bord | À utiliser quand les espaces réservés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers soit par des marchandises |
|---|---|---|
| P1 | ..... | ..... |
| P2 | ..... | ..... |
| P3 | ..... | ..... |

2.2 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne la protection contre l'incendie à la construction, les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;

2.3 que les engins de sauvetage et le matériel d'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours étaient conformes aux prescriptions de la Convention;

2.4 que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la Convention;

2.5 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques;

2.6 que le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la Convention;

2.7 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;

2.8 que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

2.9 que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention;

2.10 que le navire a fait/n'a pas fait[1] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application des règles II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] de la Convention;

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins et dispositifs de sauvetage[1] est/n'est pas[1] joint au présent Certificat.

3 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[1] été délivré.

*Le présent Certificat est valable jusqu'au* .....

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré ..... *(jj/mm/aaaa)*

Délivré à .....
*(Lieu de délivrance du Certificat)*

Le ..... .....
*(Date de délivrance)* *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)*

*Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/14 d)*

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 d) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle I/14 e) ou I/14 f)*

Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 e) / I/14 f)[1] de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

1 Rayer la mention inutile.
2 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
3 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2009, il faudrait utiliser la marque de compartimentage applicable "C.1, C.2 et C.3".

*MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE*

## CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE

*(Cachet officiel)* *(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif,

sous l'autorité du Gouvernement

_____
*(Nom de l'État)*

par _____
*(Personne ou organisme autorisé)*

*Caractéristiques du navire*[1]

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Port en lourd du navire (tonnes métriques)[2] .....
Numéro OMI .....

Type de navire[3]

Vraquier
Pétrolier
Navire-citerne pour produits chimiques
Transporteur de gaz
Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date de construction :

Date du contrat de construction .....
Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent .....
Date de livraison .....
Date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé (le cas échéant) .....

Toutes les dates applicables doivent être indiquées.

*IL EST CERTIFIÉ* :

1. Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/10 de la Convention.

2. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que l'état de la structure, des machines et du matériel d'armement tels qu'ils sont définis dans la règle susmentionnée était satisfaisant et que le navire était conforme aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2 de la

Convention (autres que les prescriptions relatives aux systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et aux plans concernant la lutte contre l'incendie).

3 Que les deux dernières inspections de la face externe du fond du navire ont eu lieu le ..... et ..... *(Dates)*

4. Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[3] été délivré.

5. Que le navire a fait/n'a pas fait[3] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application des règles II-1/55 / II-2/17[3] de la Convention.

5. Qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie[3] est/n'est pas[3] joint au présent Certificat.

***Le présent Certificat est valable jusqu'au*** .....[4] sous réserve des visites annuelles et intermédiaires et des inspections de la face externe du fond du navire prévues à la règle I/10 de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : ..... *(jj/mm/aaaa)*

Délivré à .....
*(Lieu de délivrance du Certificat)*

Le ..... .....
*(Date de délivrance)* *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)*

***Attestation de visites annuelles et intermédiaires***

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/10 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite annuelle . Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle/intermédiaire[3] : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle/intermédiaire[3] : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visite annuelle/intermédiaire effectuée conformément à la règle I/14 h) iii)***

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite annuelle/intermédiaire[3] effectuée conformément à la règle I/14 h) iii) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Attestation d'inspections de la face externe du fond du navire***[5]

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une inspection prescrite par la règle I/10 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Première inspection : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Seconde inspection : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**Visa de prorogation de la validité du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle I/14 c)**

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 c) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/14 d)***

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 d) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle I/14 e) ou I/14 f)***

Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 e) / I/14 f)[3] de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle I/14 h)***

Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

---

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
2 Seulement pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz.
3 Rayer la mention inutile.
4 Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à la règle I/14 a) de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à la règle I/2 n) de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de la règle I/14 h).
5 Des inspections supplémentaires peuvent être prévues.

*MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE*

## CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement pour la sécurité des navires de charge (Modèle E)

*(Cachet officiel)* *(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif,

sous l'autorité du Gouvernement

_____
*(Nom de l'État)*

par _____
*(Personne ou organisme autorisé)*

***Caractéristiques du navire***[1]

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Port en lourd du navire (tonnes métriques)[2] .....

Longueur du navire (règle III/3.12) .....

Numéro OMI .....

Type de navire[3]

Vraquier
Pétrolier
Navire-citerne pour produits chimiques
Transporteur de gaz
Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé .....

*IL EST CERTIFIÉ :*

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/8 de la Convention.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;

2.2 que les engins de sauvetage et le matériel d'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours étaient conformes aux prescriptions de la Convention;

2.3 que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la Convention;

2.4 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;

2.5 que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

2.6 que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention;

2.7 que le navire a fait/n'a pas fait[3] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 / III/38[3] de la Convention;

2.8 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie/les engins et dispositifs de sauvetage[3] est/n'est pas[3] joint au présent Certificat.

3 Que le navire est exploité conformément à la règle III/26.1.1.1[4] à l'intérieur des limites de la zone d'exploitation .....

4 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[4] été délivré.

*Le présent Certificat est valable jusqu'au* .....[5] sous réserve des visites annuelles et périodiques prévues à la règle I/8 de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : ..... *(jj/mm/aaaa)*

Délivré à .....
*(Lieu de délivrance du Certificat)*

Le ..... .....
*(Date de délivrance)* *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)

*Attestation de visites annuelles et périodiques*

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/8 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite annuelle : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle/périodique[3] : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle/périodique[3] : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visite annuelle/périodique effectuée conformément à la règle I/14 h) iii)***

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite annuelle/périodique[3] effectuée conformément à la règle I/14 h) iii) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visa de prorogation de la validité du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle I/14 c)*

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 c) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/14 d)*

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 d) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle I/14 e) ou I/14 f)*

Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 e) / I/14 f)[3] de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle I/14 h)*

Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
2 Seulement pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz.
3 Rayer la mention inutile.
4 Se reporter aux amendements de 1983 à la Convention SOLAS (MSC.6(48)), applicables aux navires construits le 1er juillet 1986 ou après cette date, mais avant le 1er juillet 1998, dans le cas des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique à bord.
5 Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à la règle I/14 a) de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à la règle I/2 n) de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de la règle I/14 h).

*MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE*

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement pour la sécurité radioélectrique des navires de charge (Modèle R)

*(Cachet officiel)* *(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif,

sous l'autorité du Gouvernement

_____
*(Nom de l'État)*

par _____
*(Personne ou organisme autorisé)*

*Caractéristiques du navire*[1]

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2) .....
Numéro OMI[2] .....

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé .....



*IL EST CERTIFIÉ :*

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/9 de la Convention.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques;

2.2 que le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la Convention.

3 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[2] été délivré.

***Le présent Certificat est valable jusqu'au*** .....[3] sous réserve des visites périodiques prévues à la règle I/9 de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : ..... *(jj/mm/aaaa)*

Délivré à .....
*(Lieu de délivrance du Certificat)*

Le ..... .....
*(Date de délivrance)* *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)*

*Attestation de visites périodiques*

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/9 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite annuelle :
Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite périodique :
Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite périodique :
Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite périodique :
Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visite périodique effectuée conformément à la règle I/14 h) iii)*

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite périodique effectuée conformément à la règle I/14 h) iii) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visa de prorogation de la validité du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle I/14 c)*

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 c) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/14 d)*

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 d) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle I/14 e) ou I/14 f)*

Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 e) / I/14 f)[2] de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

- 21 -

*Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle I/14 h)*

Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
2 Rayer la mention inutile.
3 Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à la règle I/14 a) de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à la règle I/2 n) de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de la règle I/14 h).

- 22 -

*MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE CHARGE*

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE CHARGE

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement pour la sécurité des navires de charge (Modèle C)

*(Cachet officiel)* *(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif.

sous l'autorité du Gouvernement

_____
*(Nom de l'État)*

par _____
*(Personne ou organisme autorisé)*

***Caractéristiques du navire***[1]

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Port en lourd du navire (tonnes métriques)[2] .....
Longueur du navire (règle III/3.12) .....
Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2) .....
Numéro OMI .....

Type de navire[3]

Vraquier
Pétrolier
Navire-citerne pour produits chimiques
Transporteur de gaz
Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date de construction :

Date du contrat de construction .....
Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent .....
Date de livraison .....
Date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé (le cas échéant) .....

Toutes les dates applicables doivent être indiquées.

*IL EST CERTIFIÉ :*

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions des règles I/8, I/9 et I/10 de la Convention.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que l'état de la structure, des machines et du matériel d'armement tels qu'ils sont définis dans la règle I/10 était satisfaisant et que le navire était conforme aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2 de la Convention (autres que les prescriptions relatives aux systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et aux plans concernant la lutte contre l'incendie);

2.2 que les deux dernières inspections de la face externe du fond du navire ont eu lieu le ..... et le ..... *(Dates)*

2.3 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;

2.4 que les engins de sauvetage et le matériel d'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours étaient conformes aux prescriptions de la Convention;

2.5 que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la Convention;

2.6 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques;

2.7 que le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la Convention;

2.8 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;

2.9 que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

2.10 que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention.

2.11 que le navire a fait/n'a pas fait[3] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application des règles II-1/55 / II-2/17 / III/38[3] de la Convention;

2.12 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins et dispositifs de sauvetage[3] est/n'est pas[3] joint au présent Certificat.

3 Que le navire est exploité conformément à la règle III/26.1.1.1[4] à l'intérieur des limites de la zone d'exploitation .....

4 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[3] été délivré.

***Le présent Certificat est valable jusqu'au*** .....[5] sous réserve des visites annuelles, intermédiaires et périodiques et des inspections de la face externe du fond du navire prévues aux règles I/8, I/9 et I/10 de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : ..... (jj/mm/aaaa)

Délivré à .....
*(Lieu de délivrance du Certificat)*

Le ..... .....
*(Date de délivrance)* *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)*

***Attestation d'inspections de la face externe du fond du navire***[4]

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une inspection prescrite par la règle I/10 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Première inspection : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Seconde inspection : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Attestation de visites annuelles et périodiques relatives aux engins de sauvetage et autre matériel visés aux sections 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 et 2.9 du présent Certificat***

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/8 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite annuelle : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle/périodique[3] Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle/périodique[3] Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Attestation de visites annuelles et intermédiaires relatives à la structure, aux machines et au matériel d'armement visés à la section 2.1 du présent Certificat***

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/10 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite annuelle : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle/intermédiaire[3] : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle/intermédiaire[3] : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite annuelle : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visite annuelle/intermédiaire effectuée conformément à la règle I/14 h) iii)***

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite annuelle/intermédiaire[3] effectuée conformément aux règles I/10 et I/14 h) iii) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visite annuelle/périodique effectuée conformément à la règle I/14 h) iii)***

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite annuelle/périodique[3] effectuée conformément aux règles I/8 et I/14 h) iii) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Attestation de visites périodiques relatives aux installations radioélectriques visées aux sections 2.6 et 2.7 du présent Certificat***

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/9 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite périodique : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite périodique : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite périodique : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite périodique : Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*
Lieu : .....
Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

*Visite périodique effectuée conformément à la règle I/14 h) iii)*

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite périodique effectuée conformément aux règles I/9 et I/14 h) iii) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa de prorogation de la validité du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle I/14 c)***

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 c) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/14 d)***

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle I/14 d) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle I/14 e) ou I/14 f)***

Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 e) / I/14 f)[3] de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle I/14 h)***

Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
2 Seulement pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz.
3 Rayer la mention inutile.
4 Se reporter aux amendements de 1983 à la Convention SOLAS (MSC.6(48)), applicables aux navires construits le 1er juillet 1986 ou après cette date, mais avant le 1er juillet 1998, dans le cas des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique à bord.
5 Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à la règle I/14 a) de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à la règle I/2 n) de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de la règle I/14 h).
6 Des inspections supplémentaires peuvent être prévues.

- 50 -

*MODÈLE DE CERTIFICAT D'EXEMPTION*

CERTIFICAT D'EXEMPTION

*(Cachet officiel)* *(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif,

sous l'autorité du Gouvernement

_____
*(Nom de l'État)*

par _____
*(Personne ou organisme autorisé)*

***Caractéristiques du navire***[1]

Nom du navire.....
Numéro ou lettres distinctifs.....
Port d'immatriculation.....
Jauge brute.....
Numéro OMI .....

*IL EST CERTIFIÉ :*

Que le navire est exempté, en vertu de la règle ..... de la Convention,
de l'application des prescriptions de ..... de la Convention.

Conditions, s'il en existe, auxquelles le Certificat d'exemption est accordé : .....

Voyages, le cas échéant, pour lesquels le Certificat d'exemption est accordé :
.....
.....

***Le présent Certificat est valable jusqu'au*** ..... à condition que le Certificat ....., auquel est joint le présent Certificat, reste valable.

Délivré à .....
*(Lieu de délivrance du Certificat)*

Le ..... .....
*(Date de délivrance)* *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)*

***Visa de prorogation de la validité du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle I/14 c)***

Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 c) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au ..... à condition que le Certificat ....., auquel est joint le présent Certificat, reste valable.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/14 d)***

Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 d) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au ..... à condition que le Certificat ....., auquel est joint le présent Certificat, reste valable.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

***Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle I/14 e) ou I/14 f)***

Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 e) / I/14 f)[2] de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au ..... à condition que le Certificat ....., auquel est joint le présent Certificat, reste valable.

Signé : .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu : .....

Date : .....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

[1] Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
[2] Rayer la mention inutile.

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.344(91)
(принята 30 ноября 2012 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция») и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого «Протокол СОЛАС 1988 года»), касающуюся процедуры внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

ПРИЗНАВАЯ необходимость привести в соответствие формы свидетельств, приведенные в дополнении к Протоколу СОЛАС 1988 года, с формами, приведенными в Конвенции и в Протоколе СОЛАС 1978 года,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто первой сессии поправки к Протоколу 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ, в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, поправки к дополнению к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ, в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2014 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50 процентов мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ заинтересованным Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2014 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

5. ТАКЖЕ ПРОСИТ Генерального Секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней всем членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА И ДОБАВЛЕНИЯ К НЕМУ

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ ДОПОЛНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА И ДОБАВЛЕНИЯ К НЕМУ

Все формы свидетельств и перечней оборудования, содержащиеся в дополнении к Приложению, заменяются следующими:

*ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА*

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма P)

*(Герб государства)* *(Государство)*

на *любой/короткий*[1] международный рейс

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

_____
*(название государства)*

_____
*(уполномоченное лицо или организация)*

***Сведения о судне***[2]

Название судна .....

Регистровый номер или позывной сигнал .....

Порт регистрации .....

Валовая вместимость .....

Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2) .....

Номер ИМО .....

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку .....
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки .....
Дата поставки .....
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера (если применимо) .....

Все применимые даты должны быть указаны.

*НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ*:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/7 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении:

.1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением;
.2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;
.3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки судна:

| Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18)[3] | Надводный борт | Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо груз |
|---|---|---|
| P1 | ..... | ..... |
| P2 | ..... | ..... |
| P3 | ..... | ..... |

2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении конструктивной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.3 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.6 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.8 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.9 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.10 судно было/не было[1] подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] Конвенции;

2.11 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам[1] прилагается/не прилагается[1] к настоящему Свидетельству.

3 Что выдано/не выдано[1] Свидетельство об изъятии.

***Настоящее свидетельство действительно до*** .....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: ..... *(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
*(Место выдачи свидетельства)*

..... .....
*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)*

***Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)***

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до.....

Подписано: .....
*(Подпись уполномоченного лица)*

Место: .....

Дата: .....
*(Печать или штамп организации)*

***Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)***

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f)[1] Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
*(Подпись уполномоченного лица)*

Место: .....

Дата: .....
*(Печать или штамп организации)*

1 Ненужное зачеркнуть.
2 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.
3 Для судов, построенных до 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «С.1, С.2 и С.3».

*ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ*

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

_____
*(название государства)*

_____
*(уполномоченное лицо или организация)*

***Сведения о судне***[1]

Название судна .....

Регистровый номер или позывной сигнал .....

Порт регистрации.....

Валовая вместимость.....

Дедвейт судна (метрические тонны)[2].....

Номер ИМО .....

Тип судна[3]

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку .....
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки .....
Дата поставки .....
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера (если применимо) .....

Все применимые даты должны быть указаны.

*НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:*

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/10 Конвенции.

2. Что освидетельствованием установлено, что состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в упомянутом выше правиле, удовлетворительно и судно отвечает соответствующим требованиям глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты).

3. Что две последние проверки подводной части судна проводились ..... и ..... *(даты)*

4. Что выдано/не выдано[3] Свидетельство об изъятии.

5. Судно было/не было[3] подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55 / II-2/17[3] Конвенции.

6. Документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите[3] прилагается/не прилагается[3] к настоящему Свидетельству.

***Настоящее свидетельство действительно до*** .....[4] при условии проведения ежегодных и промежуточных освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с правилом I/10 Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: ..... *(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
.....
*(Место выдачи свидетельства)*

..... .....
*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)*

***Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований***

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование:
Подписано: .....
*(Подпись уполномоченного лица)*
Место: .....
Дата: .....
*(Печать или штамп организации)*

Ежегодное/промежуточное[3] освидетельствование:
Подписано: .....
*(Подпись уполномоченного лица)*
Место: .....
*(Печать или штамп организации)*

Ежегодное/промежуточное[3] освидетельствование:
Подписано: .....
*(Подпись уполномоченного лица)*
Место: .....
Дата: .....
*(Печать или штамп организации)*

Ежегодное освидетельствование:
Подписано: .....
*(Подпись уполномоченного лица)*
Место: .....
Дата: .....
*(Печать или штамп организации)*

***Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)***

*НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ*, что при ежегодном/промежуточном[3] освидетельствовании в соответствии с правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано: .....
*(Подпись уполномоченного лица)*
Место: .....
Дата: .....
*(Печать или штамп организации)*

***Подтверждение проверок подводной части судна***[5]

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Первая проверка:
Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Вторая проверка:
Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 c)***

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 c) Конвенции признается действительным до.....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)***

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до .....

Подписано .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)***

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f)[3] Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)***

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

---

1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.
2 Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.
3 Ненужное зачеркнуть.
4 Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14 a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2 n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14 h).
5 Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

*ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ*

## СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для грузового судна (Форма E)

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

_____
*(название государства)*

_____
*(уполномоченное лицо или организация)*

***Сведения о судне***[1]

Название судна .....

Регистровый номер или позывной сигнал .....

Порт регистрации .....

Валовая вместимость .....

Дедвейт судна (метрические тонны)[2] .....

Длина судна (правило III/3.12)

Номер ИМО .....

Тип судна[3]

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где применимо, – дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера .....

*НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:*

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/8 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.2 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.3 судно имеет пинеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.5 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.6 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.7 судно было/не было[3] подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-2/17 / III/38[3] Конвенции;

2.8 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам[3] прилагается/не прилагается[3] к настоящему Свидетельству.

3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом III/26.1.1.1[4] в пределах района перевозок.....

4 Что выдано/не выдано[3] Свидетельство об изъятии.

***Настоящее свидетельство действительно до*** .....[5] при условии проведения ежегодных и периодических освидетельствований в соответствии с правилом I/8 Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....*(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
*(Место выдачи свидетельства)*

..... .....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

***Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований***

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое[3] освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое[3] освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Ежегодное/периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)***

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом[3] освидетельствовании в соответствии с правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 c)***

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 c) Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)***

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)***

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f)[3] Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)*

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является.....

Подписано: .....

(Подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является .....

Подписано: .....

(Подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(Печать или штамп организации)

1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

2 Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

3 Ненужное зачеркнуть.

4 См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года в случае наличия на судне самовосстанавливающейся(ихся) частично закрытой(ых) спасательной(ых) шлюпки(ок).

5 Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14 a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2 n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14 h).

*ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ*

## СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем радиооборудования безопасности для грузового судна (Форма R)

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

_____
*(название государства)*

_____
*(уполномоченное лицо или организация)*

***Сведения о судне***[1]

Название судна .....

Регистровый номер или позывной сигнал .....

Порт регистрации .....

Валовая вместимость .....

Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2) .....
Номер ИМО .....

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где применимо, – дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера .....

***НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:***

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/9 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.2 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции.

3 Что выдано/не выдано[2] Свидетельство об изъятии.

***Настоящее свидетельство действительно до*** .....[3] при условии проведения периодических освидетельствований в соответствии с правилом I/9 Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....*(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
*(Место выдачи свидетельства)*

..... .....
*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)*

***Подтверждение периодических освидетельствований***

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/9 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Периодическое освидетельствование:
Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование:
Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование:
Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование:
Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)***

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 c)***

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 c) Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)***

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)***

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f)[2] Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)***

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является.....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.
2 Ненужное зачеркнуть.
3 Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14 a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2 n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14 h).

*ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА*

## СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для грузового судна (Форма C)

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней
по уполномочию Правительства

_____
*(название государства)*

_____
*(уполномоченное лицо или организация)*

***Сведения о судне***[1]

Название судна .....
Регистровый номер или позывной сигнал .....
Порт регистрации .....
Валовая вместимость .....
Дедвейт судна (метрические тонны)[2] .....
Длина судна (правило III/3.12) .....
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2) .....
Номер ИМО .....

Тип судна[3]

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата постройки:
Дата заключения контракта на постройку .....
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки .....
Дата поставки .....
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера (если применимо) .....

Все применимые даты должны быть указаны.

*НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:*

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правил I/8, I/9 и I/10 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в правиле I/10, удовлетворительно и судно отвечает соответствующим требованиям глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты);

2.2 две последние проверки подводной части судна проводились ..... и ..... *(даты)*

2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.11 судно было/не было[3] подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55 / II-2/17 / III/38[3] Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам[3] прилагается/не прилагается[3] к настоящему Свидетельству.

3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом III/26.1.1.1[4] в пределах района перевозок .....

4 Что выдано/не выдано[3] Свидетельство об изъятии.

***Настоящее свидетельство действительно до*** .....[5] при условии проведения ежегодных, промежуточных и периодических освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с правилами I/8, I/9 и I/10 Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: ..... *(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
*(Место выдачи свидетельства)*

..... .....
*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)*

*Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований, относящихся к конструкции, механизмам, оборудованию и снабжению, указанным в пункте 2.1 настоящего свидетельства*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное[3] освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное[3] освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном[3] освидетельствовании в соответствии с правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Ежегодное/периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом[3] освидетельствовании в соответствии с правилами I/8 и I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Подтверждение периодических освидетельствований, относящихся к радиоустановкам, указанным в пунктах 2.6 и 2.7 настоящего свидетельства*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/9 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Периодическое освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Подтверждение проверок подводной части судна*[6]

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Первая проверка: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Вторая проверка: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Подпись уполномоченного лица)

*Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований, относящихся к спасательным средствам и прочему оборудованию и снабжению, указанным в пунктах 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 и 2.9 настоящего свидетельства*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое[3] освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое[3] освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование: Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с правилами I/9 и I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 c)*

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 c) Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)*

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)*

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f)[3] Конвенции признается действительным до .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

*Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)*

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является.....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является .....

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.
2 Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.
3 Ненужное зачеркнуть.
4 См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года в случае наличия на судне самовосстанавливающейся(ихся) частично закрытой(ых) спасательной(ых) шлюпки(ок).
5 Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14 a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2 n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14 h).
6 Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

*ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА ОБ ИЗЪЯТИИ*

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИЗЪЯТИИ

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

_____
*(название государства)*

_____
*(уполномоченное лицо или организация)*

***Сведения о судне***[1]

Название судна .....
Регистровый номер или позывной сигнал .....
Порт регистрации .....
Валовая вместимость .....
Номер ИМО .....

***НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:***

Что судно в силу положений правила ..... Конвенции освобождается от выполнения требований ..... Конвенции.

Условия, если они имеются, при которых выдается Свидетельство об изъятии: .....

.....

Рейсы, если они имеются, на которые выдается Свидетельство об изъятии: .....

.....

.....

***Настоящее свидетельство действительно до*** .....,

при условии что Свидетельство ....., к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Выдано в .....
(Место выдачи свидетельства)

..... .....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

***Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 c)***

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 c) Конвенции признается действительным до .....,
при условии что Свидетельство ....., к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)***

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до .....,
при условии что Свидетельство ....., к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

***Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)***

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f)[2] Конвенции признается действительным до .....,
при условии что Свидетельство ....., к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(Печать или штамп организации)

1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.
2 Ненужное зачеркнуть.

RESOLUCIÓN MSC.344(91)
(adoptada el 30 de noviembre de 2012)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS"), referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

RECONOCIENDO la necesidad de armonizar los modelos de certificado que figuran en el apéndice del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS con los del Convenio y los del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS,

HABIENDO EXAMINADO, en su 91º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DETERMINA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2014, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2014, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS;

5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Todos los modelos de certificados e inventarios que figuran en el apéndice del anexo se sustituyen por los siguientes:

*MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE*

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

*(Sello oficial)* *(Estado)*

para viaje internacional/viaje internacional corto[1]

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
*(nombre del Estado)*

por _____
*(persona u organización autorizada)*

***Datos relativos al buque***[2]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2) .....

Número IMO .....

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción .....
Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente .....
Fecha de entrega .....
Fecha en que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda) .....

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/7 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:

.1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión;

.2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;

.3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

| Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en el centro del buque (regla II-1/18)[3] | Francobordo | Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos |
|---|---|---|
| P1 | ..... | ..... |
| P2 | ..... | ..... |
| P3 | ..... | ..... |

2.2 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;

2.3 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.4 que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.5 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

2.6 que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio;

2.7 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;

2.8 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;

2.9 que en todos los demás aspectos el buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio;

2.10 que el buque cuenta/no cuenta[1] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] del Convenio;

2.11 que se adjunta/no se adjunta[1] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/dispositivos y medios de salvamento[1].

3 Que se ha/no se ha[1] expedido un Certificado de exención.

*El presente certificado es válido hasta* .....

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
*(dd/mm/aaaa)*

Expedido en .....
*(lugar de expedición del certificado)*

..... .....
*(fecha de expedición)* *(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

1 Táchese según proceda.
2 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
3 De conformidad con el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

*Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)*

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)*

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)[1] del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

1 Táchese según proceda.

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/9 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)*

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/periódico[3] efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo de reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones radioeléctricas mencionadas en las secciones 2.6 y 2.7 del presente certificado*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos relativos a los dispositivos de salvamento y otro equipo mencionados en las secciones 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 y 2.9 del presente certificado*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual/periódico[3]: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual/periódico[3]: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio[3] efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/10 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo de las inspecciones de la obra viva del buque*[6]

SE CERTIFICA que, en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Segunda inspección: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios relativos a la estructura, las máquinas y el equipo mencionados en la sección 2.1 del presente certificado*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual/intermedio[3]: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual/intermedio[3]: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

2.10 que en todos los demás aspectos, el buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio;

2.11 que el buque cuenta/no cuenta[3] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[3] del Convenio;

2.12 que se adjunta/no se adjunta[3] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/protección contra incendios/dispositivos y medios de salvamento[3].

3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1[4], dentro de los límites de la zona de tráfico .....

4 Que se ha/no se ha[3] expedido un Certificado de exención.

*El presente certificado es válido hasta* .....[5]
a condición de que se realicen los reconocimientos anuales, intermedios y periódicos, y las inspecciones de la obra viva del buque, de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
*(dd/mm/aaaa)*

Expedido en .....
*(lugar de expedición del certificado)*

..... .....
*(fecha de expedición)* *(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción .....
Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente .....
Fecha de entrega .....
Fecha en que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda) .....

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la regla I/10, es satisfactorio, y que el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluyéndose aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios);

2.2 que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el ..... y el..... *(fechas)*

2.3 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;

2.4 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.5 que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.6 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

2.7 que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio;

2.8 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, medios de embarco para prácticos y publicaciones náuticas;

2.9 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;

*MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA*

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo C)

*(Sello oficial)* *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
*(nombre del Estado)*

por _____
*(persona u organización autorizada)*

***Datos relativos al buque***[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Peso muerto del buque (toneladas métricas)[2] .....

Eslora del buque (regla II/3.12) .....

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2) .....

Número IMO.....

Tipo de buque[3]

Granelero
Petrolero
Buque tanque quimiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

***Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)[2] del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)***

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)***

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)***

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)***

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
2 Táchese según proceda.
3 Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

*Refrendo de reconocimientos periódicos*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUES DE CARGA*

## CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)

*(Sello oficial)* *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
*(nombre del Estado)*

por _____
*(persona u organización autorizada)*

***Datos relativos al buque***[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2) .....

Número IMO .....

Fecha en la que se colocó la quilla del buque o en la que su construcción se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en la que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante: .....

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

2.2 que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio.

3 Que se ha/no se ha[2] expedido un Certificado de exención.

***El presente certificado es válido hasta*** .....[3]
a condición de que se realicen los reconocimientos periódicos, de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
*(dd/mm/aaaa)*

Expedido en .....
*(lugar de expedición del certificado)*

..... .....
*(fecha de expedición)* *(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

***Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)[3] del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)***

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*
Lugar: .....
Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

---

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
2 Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químicueros y buques gaseros.
3 Táchese según proceda.
4 Véanse las enmiendas de 1983 al Convenio SOLAS (MSC.6(48)), aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 1986, o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998 en el caso de los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables a bordo.
5 Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

*Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/periódico[3] efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)*

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)*

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual/periódico[3]: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual/periódico[3]: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual: Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;

2.2 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate, de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.3 que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento, de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.4 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;

2.5 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;

2.6 que en todos los demás aspectos, el buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio;

2.7 que el buque cuenta/no cuenta[3] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 / III/38[3] del Convenio;

2.8 que se adjunta/no se adjunta[3] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de protección contra incendios/dispositivos y medios de salvamento[3].

3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1[4], dentro de los límites de la zona de tráfico .....

4 Que se ha/no se ha[4] expedido un Certificado de exención.

***El presente certificado es válido hasta*** .....[5]
a condición de que se realicen los reconocimientos anuales y periódicos, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
*(dd/mm/aaaa)*

Expedido en .....
*(lugar de expedición del certificado)*

..... .....
*(fecha de expedición)* *(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

*MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUES DE CARGA*

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo E)

*(Sello oficial)* *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

*(nombre del Estado)*

por
*(persona u organización autorizada)*

***Datos relativos al buque***[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Peso muerto del buque (toneladas métricas)[2] .....

Eslora del buque (regla III/3.12) .....

Número IMO .....

Tipo de buque[3]

Granelero
Petrolero
Buque tanque químiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en la que se colocó la quilla del buque o en la que su construcción se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en la que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante: .....

*Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)*

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

---

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
2 Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químiqueros y buques gaseros.
3 Táchese según proceda.
4 Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).
5 Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

*Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)*

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)*

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)*

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)[3] del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio[3] efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo de las inspecciones de la obra viva del buque*[5]

SE CERTIFICA que, en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección:

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Segunda inspección:

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

*Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios*

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual:

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual/intermedio[3]:

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual/intermedio[3]:

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Reconocimiento anual:

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.
SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la expresada regla, es satisfactorio, y que el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (sin que entren aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios).

3 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el ..... y el..... *(fechas)*

4 Que se ha/no se ha[3] expedido un Certificado de exención.

5 Que el buque cuenta/no cuenta[3] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17[3] del Convenio.

6 Que se adjunta/no se adjunta[3] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/protección contra incendios[3].

***El presente certificado es válido hasta*** .....[4]
a condición de que se realicen los reconocimientos anuales e intermedios y las inspecciones de la obra viva del buque, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
*(dd/mm/aaaa)*

Expedido en .....
*(lugar de expedición del certificado)*

..... .....
*(fecha de expedición)* *(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

*MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUES DE CARGA*

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

*(Sello oficial)* *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
*(nombre del Estado)*

por _____
*(persona u organización autorizada)*

***Datos relativos al buque***[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Peso muerto del buque (toneladas métricas)[2] .....

Número IMO .....

Tipo de buque[3]

Granelero
Petrolero
Buque tanque químiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción .....
Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente .....
Fecha de entrega .....
Fecha en que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda) .....

***Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)***

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)[3] del Convenio, hasta .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)***

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

---

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
2 Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químiqueros y buques gaseros.
3 Táchese según proceda
4 Véanse las enmiendas de 1983 al Convenio SOLAS (MSC.6(48)), aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 1986, o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998 en el caso de los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables a bordo.
5 Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).
6 Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

*MODELO DE CERTIFICADO DE EXENCIÓN*

CERTIFICADO DE EXENCIÓN

*(Sello oficial)* *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

*(nombre del Estado)*

por

*(persona u organización autorizada)*

***Datos relativos al buque***[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Número IMO .....

SE CERTIFICA:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla .....
del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones relativas a .....
..... del Convenio.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....
.....

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....

***El presente certificado es válido hasta*** .....
a condición de que siga siendo válido el Certificado de .....
al que se adjunta el presente certificado.

Expedido en .....
*(lugar de expedición del certificado)*

..... .....
*(fecha de expedición)* *(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

***Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....
a condición de que siga siendo válido el Certificado de .....
al que se adjunta el presente certificado.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....
a condición de que siga siendo válido el Certificado de .....
al que se adjunta el presente certificado.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)[2] del Convenio, hasta .....
a condición de que siga siendo válido el Certificado de .....
al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

[1] Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
[2] Táchese según proceda.

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى ..... بشرط أن تكون شهادة ..... المرفقة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....بشرط أن تكون شهادة ..... المرفقة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) / I/14(و) [2] من الاتفاقية ، حتى ..... بشرط أن تكون شهادة ..... المرفقة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

[1] يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
[2] للحذف حسب الاقتضاء .

*نموذج شهادة إعفاء*

**شهادة إعفاء**

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار
لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

وبتفويض من حكومة

*(اسم الدولة)*

من قِبل

*(الشخص المفوض أو المنظمة المفوضة)*

*تفاصيل السفينة*[1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

*تشهد :*

أن السفينة قد أُعفيت ، بموجب الصلاحيات المخوّلة بمقتضى اللائحة .....
من الاتفاقية من متطلبات ..... من الاتفاقية .
الشروط ، إن وجدت ، التي مُنحت على أساسها شهادة الإعفاء : .....
.....

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللائحة I/14(ح)(iii)*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللائحتين I/9 و I/14(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)*

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)*

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)*

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) / I/14(د)[3] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة I/14(ح)*

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

الرحلات ، إن وجدت ، التي مُنحت بشأنها شهادة الإعفاء :
.....
.....

*هذه الشهادة صالحة حتى* ..... شريطة
أن تظل شهادة ..... المرفقة
بها الشهادة الحالية صالحة بدورها .

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

---

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
2 لناقلات الزيت وناقلات الكيميائيات وناقلات الغاز فقط .
3 لا تحذف حسب الاقتضاء .
4 انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) والمنطبقة على السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 بالنسبة لقارب النجاة المحرّك جزئياً والذاتي التقويم الموجود (قوارب النجاة المحمولة جزئياً والذاتية التقويم الموجودة) على متن السفينة .
5 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة I/14(أ) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة I/2(ز) من الاتفاقية ، ما لم يعدّل بموجب اللائحة I/14(ح) .
6 يمكن طلب إجراء عمليات تفتيش إضافية .

*اعتماد عمليات تفقّد قاع السفينة من الخارج* [6]

نشهد أنه قد تبيّن من التفقّد الذي تقتضيه اللائحة 10/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التفقّد الأول : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

التفقّد الثاني : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد المعاينات السنوية والدورية المتعلقة بأجهزة الإنقاذ والمعدات الأخرى المشار إليها في الفقرات 3.2 و 4.2 و 5.2 و 8.2 و 9.2 من هذه الشهادة*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 8/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*



المعاينة السنوية/الدورية[3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*المعاينة السنوية/الدورية التي أجريت بموجب اللائحة I/14(ح)(iii)*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة السنوية/الدورية [3] التي أجريت بموجب اللائحتين 8/I و I/14(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد المعاينات الدورية المتعلقة بالمنشآت الراديوية المشار إليها في الفقرتين 6.2 و 7.2 من هذه الشهادة*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 9/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح . [3]

***هذه الشهادة صالحة حتى*** ..... [5] رهناً بالمعاينات السنوية والبينية والدورية وعمليات تفقّد قاع السفينة من الخارج بموجب اللوائح 8/I و 9/I و 10/I من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة .....*(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*



*اعتماد المعاينات السنوية والبينية المتعلقة بالهيكل والآلات والمعدات المشار إليها في الفقرة 1.2 من هذه الشهادة*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 10/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*المعاينة السنوية/البينية التي أجريت بموجب اللائحة I/14(ح)(iii)*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة السنوية/البينية [3] التي أجريت ، بموجب اللائحتين 10/I و I/14(ح)(iii) من الاتفاقية ، أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*نموذج شهادة السلامة لسفن البضائع*

**شهادة السلامة لسفن البضائع**

تُستكمل هذه الشهادة بسجل للمعدات لسلامة سفينة البضائع (النموذج C)

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها

وبتفويض من حكومة

*(اسم الدولة)*

من قِبل

*(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)*

***تفاصيل السفينة*** [1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) [2] .....

طول السفينة (اللائحة 12.3/III) .....

المناطق البحرية المرخص للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/IV) .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

**طراز السفينة** [3]

ناقلة سوائب

ناقلة زيت

ناقلة كيميائيات

ناقلة غاز

سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه

تاريخ البناء :

تاريخ عقد البناء .....

تاريخ مد الصالب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء .....

تاريخ التسليم .....

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) .....

يجب استكمال جميع التواريخ المنطبقة .

*نشهد :*

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللوائح I/6 و I/9 و I/10 من الاتفاقية .

2 أنه قد تبيّن من المعاينة :

1.2 أن حالة هيكل السفينة وآلاتها ومعداتها المحددة في اللائحة I/10 مُرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصل I-1 والفصل II-2 من الاتفاقية (بخلاف المتطلبات المتعلقة بنُظُم وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق) ؛

2.2 أن عمليتي التفقّد الأخيرتين لقاع السفينة من الخارج قد أُجريتا في .....و ..... *(التواريخ)*

3.2 أن السفينة تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية بشأن نُظُم وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

4.2 أن أجهزة الإنقاذ والمعدات التي زُوّدت بها زوارق النجاة وأطواف النجاة وقوارب الإنقاذ تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية ؛

5.2 أن السفينة قد زُوّدت بجهاز لقذف الحبال وبالمنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

6.2 أن السفينة تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية بشأن المنشآت الراديوية ؛

7.2 أن تشغيل المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ يستوفي متطلبات الاتفاقية ؛

8.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بشأن المعدات الملاحية على متن السفينة ووسائل مساعدة المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ؛

9.2 أن السفينة قد زُوّدت بأضواء وأشكال ووسائل لإطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار السارية المفعول ؛

10.2 أن السفينة تستوفي من جميع الجوانب الأخرى المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

11.2 خضعت/لم تخضع [3] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة II-1/55 / II-2/17 / III/38 [3] من الاتفاقية ؛

12.2 تم/لم يتم [3] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ بهذه الشهادة .

3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة III/1.1.1.26 [4] ضمن حدود منطقة العمل .....

- 20 -

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)***

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة مقبولة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***الاعتماد حيثما تُنجز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)***

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية وتُعتبر هذه الشهادة مقبولة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) / I/14(و) [3] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة I/14(ح)***

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
2 للحذف حسب الاقتضاء .
3 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة I/14(أ) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة II/2(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدّل بموجب اللائحة I/14(ح) .

*نشهد* :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 9/I من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية المتعلقة بالمنشآت الراديوية ؛

2.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل على نحوٍ يستوفي متطلبات الاتفاقية .

3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح [2].

***هذه الشهادة صالحة حتى*** .....[3]. رهناً بالمعاينات الدورية بموجب اللائحة 9/I من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة .....*(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى بلوغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/I(هـ) أو 14/I(و)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/I(هـ) / 14/I(و) [3] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/I(ح)***

بموجب اللائحة 14/I(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

بموجب اللائحة 14/I(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
2 بالنسبة لناقلات الزيت وناقلات الكيميائيات وناقلات الغاز فقط .
3 للحذف حسب الاقتضاء .
4 انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) والمنطبقة على السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 بالنسبة لقارب النجاة المحرّك جزئياً والذاتي التقويم الموجود (قوارب النجاة المحرّكة جزئياً والذاتية التقويم الموجودة) على متن السفينة .
5 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/I(أ) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة 2/I(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدّل بموجب اللائحة 14/I(ح) .

***اعتماد المعاينات الدورية***

نشهد بأنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 9/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***المعاينة الدورية بموجب اللائحة 14/I(ح)(iii)***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللائحة 14/I(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

## *نموذج شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع*

## شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع

تُستكمَل هذه الشهادة بسجل أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R)

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدَّلة

بتفويض من حكومة

*(اسم الدولة)*

من قِبل

*(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)*

***تفاصيل السفينة*** [1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

المناطق البحرية المرخص للسفينة العمل فيها (اللائحة 2/IV) .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

تاريخ مد صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ،
تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي .....

*اعتماد المعاينات السنوية والدورية*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة I/8 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة السنوية
التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية[3]
التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية[3]
التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية
التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*المعاينة السنوية/الدورية بموجب اللائحة I/14(ح)(iii)*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة السنوية/الدورية [3] ، بموجب اللائحة I/14(ح)(iii) من الاتفاقية ، أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد تمديد الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)*

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)*

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*نموذج شهادة معدات السلامة لسفن البضائع*

## شهادة معدات السلامة لسفن البضائع

تُستكمَل هذه الشهادة بسجل معدات السلامة لسفن البضائع (النموذج E)

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

وبتفويض من حكومة

*(اسم الدولة)*

من قِبل
*(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)*

*تفاصيل السفينة* [1]

اسم السفينة .....
الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....
ميناء التسجيل .....
الحمولة الإجمالية .....
الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية)[2] .....
طول السفينة (اللائحة III/12.3).....
الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

طراز السفينة [3]

ناقلة سوائب
ناقلة زيت
ناقلة كيميائيات
ناقلة غاز
سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه

تاريخ مد صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي .....

*نشهد* :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة I/8 من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بعُدد وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

2.2 أن أجهزة النجاة ومعدات زوارق النجاة وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ تستوفي متطلبات الاتفاقية ؛

3.2 أن السفينة مزوّدة بجهاز لقذف الحبال وبمنشآت راديوية تُستخدم في أجهزة النجاة بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

4.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية من حيث المعدات الملاحية الموجودة على متنها ورسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية .

5.2 أن السفينة مزوّدة بالأضواء والأشكال وعُدد إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار السارية المفعول ؛

6.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع النواحي الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

7.2 خضعت/لم تخضع [3] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-1/17/2 [3] 38/III من الاتفاقية ؛

8.2 تم/لم يتم [3] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .

3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة 1.1.1.26/III [4] ضمن حدود منطقة العمل .....

4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح [3].

*هذه الشهادة صالحة حتى* .....[5]. رهناً بالمعاينات السنوية والدورية بموجب اللائحة I/8 من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة ..... *(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)
(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدّر الشهادة ، حسب الاقتضاء)

*اعتماد عمليات تفقّد قاع السفينة من الخارج* [5]

نشهد أنه قد تبيّن من التفقّد الذي تقتضيه اللائحة 10/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التفقّد الأول : ..... التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

التفقّد الثاني : ..... التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/I(ج)***

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/I(ج) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 14/I(د)***

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/I(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى بلوغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/I(هـ) أو اللائحة 14/I(و)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/I(هـ) / 14/I(و) [3] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/I(ح)***

بموجب اللائحة 14/I(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

بموجب اللائحة 14/I(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
2 لنافلات الزيت ونافلات الكيميائيات ونافلات الغاز فقط .
3 للحذف حسب الاقتضاء .
4 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/I(أ) من الاتفاقية ، ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة 2/I(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدّل بموجب اللائحة 14/I(ح) .
5 يمكن النص على إجراء عمليات تفقّد إضافية .

*نشهد :*

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 10/I من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة أن حالة الهيكل والآلات والمعدات ، وفقًا للتعريف الوارد في اللائحة الآنفة الذكر ، مُرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصلين II-1 و II-2 من الاتفاقية (بخلاف ما يتصل منها بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق) .

3 تمت آخر عمليتين لتفقّد قاع السفينة من الخارج في ..... و ..... (التواريخ)

4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح [3] .

5 خضعت/لم تخضع [3] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-1/55 / II-2/17 [3] من الاتفاقية ؛

6 تم/لم يتم [3] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .

***هذه الشهادة صالحة حتى*** ..... [4] رهناً بالمعاينات السنوية والبينية وعمليات التفقّد قاع السفينة من الخارج بموجب اللائحة 10/I من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة .....*(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد المعاينات السنوية والبينية***

نشهد أنه تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 10/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة السنوية..... التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/البينية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/البينية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***المعاينة السنوية/البينية بموجب اللائحة 14/I(ح)(iii)***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة السنوية/البينية [3] بموجب اللائحة 14/I(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)*

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة من الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....

*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....

*(شعار أو خاتم الهيئة التي أصدرت الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد تمديد صلاحية الشهادة حتى الوصول إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)*

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)[1] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....

*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....

*(شعار أو خاتم الهيئة التي أصدرت الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

1 للحذف حسب الاقتضاء .
2 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
3 بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2009 ، ينبغي استخدام تصنيف التقسيم الداخلي المنطبق "C.1 و C.2 و C.3" .

*نشهد :*

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب أحكام اللائحة I/7 من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بالنسبة لما يلي :

.1 الهيكل والآلات الرئيسية والمساعدة والمراجل وأوعية الضغط الأخرى ؛

.2 ترتيبات وتفاصيل التقسيمات الداخلية الكتيمة للماء ؛

.3 خطوط التحميل التالية للتقسيم الداخلي :

| خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والموسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة II-1/18) [3] | عائم السفينة | تنطبق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البديلة التالية |
|---|---|---|
| P1 | ..... | ..... |
| P2 | ..... | ..... |
| P3 | ..... | ..... |

2.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالوقاية الهيكلية من الحرائق وأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

3.2 أن أجهزة ومعدات الإنقاذ في قوارب وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ قد وفّرت بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

4.2 أن السفينة زوّدت بأجهزة قذف الحبال والمنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

5.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمنشآت الراديوية ؛

6.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

7.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمعدات الملاحية على متن السفينة ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ؛

8.2 أن السفينة مزوّدة بالأضواء والأشكال ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية السارية المفعول لمنع التصادم في البحار ؛

9.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع الوجوه الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

10.2 خضعت/لم تخضع [1] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) II-1/55/1-II/17/2/III/38 [1] من الاتفاقية ؛

11.2 تم/لم يتم [1] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ [1] بهذه الشهادة .

3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تمنح [1].

*نموذج شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع*

## شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

وبتفويض من حكومة

*(اسم الدولة)*

من قِبل

*(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)*

*تفاصيل السفينة* [1]

اسم السفينة .....
الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....
ميناء التسجيل .....
الحمولة الإجمالية .....
الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) [2] .....
الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

طراز السفينة [3]
ناقلة سوائب
ناقلة زيت
ناقلة كيميائيات
ناقلة غاز
سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه

تاريخ البناء :
تاريخ عقد البناء .....
تاريخ مد الصالب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء .....
تاريخ التسليم .....
تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) .....
يجب استكمال جميع التواريخ المنطبقة .

*هذه الشهادة صالحة حتى* .....

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة ..... *(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

مرفق

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

مرفق

تعديلات وإضافات إلى مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

تذييل

تعديلات وإضافات إلى تذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

تُستبدل كافة نماذج الشهادات وسجلات المعدات الواردة في تذييل هذا المرفق بما يلي :

*نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب*

شهادة السلامة لسفن الركاب

تُستكمل هذه الشهادة بسجل المعدات لشهادة سلامة سفينة الركاب(النموذج P)

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

لرحلة واحدة [1] لرحلة قصيرة دولية

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

بتفويض من حكومة

*(اسم الدولة)*

من قبل

*(المسؤول المفوض أو الهيئة المفوضة)*

*تفاصيل السفينة* [2]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

المناطق البحرية التي أُجيز للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/IV).....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

تاريخ البناء :

تاريخ عقد البناء .....

تاريخ مد الصالب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء .....

تاريخ التسليم .....

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) .....

يجب استكمال كافة التواريخ المنطبقة .

نسخة صادقة ومصدّقة من نصّ التعديلات على بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الحادية والتسعين ، في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012 ، ويرد هذا النص في مرفق القرار MSC.344(91) ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于公元二零一二年十一月三十日在其第九十一届会议上通过、并载于第MSC.344(91)号决议附件中的《1974年国际海上人命安全公约1988年议定书》的修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-first session, on 30 November 2012, and set out in the annex to resolution MSC.344(91), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-onzième session, le 30 novembre 2012, et qui figurent à l'annexe de la résolution MSC.344(91), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто первой сессии 30 ноября 2012 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.344(91), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 30 de noviembre de 2012 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 91º período de sesiones, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.344(91), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

القرار MSC.344(91)
(المعتمد في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012)

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28 (ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VIII(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) لعام 1974 (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس") بشأن إجراءات تعديل هذا البروتوكول ،

وإذ تدرك الحاجة إلى مواءمة نماذج الشهادات الواردة في تذييل بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس مع نماذج الشهادات الواردة في الاتفاقية وبروتوكول عام 1978 لاتفاقية سولاس ،

وقد نظرت ، في دورتها الحادية والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس اقتُرحت وعُمّمت بموجب المادة VIII(ب)(i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ،

1. تعتمد ، بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، التعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس التي يرد نصّها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة VIII(ب)(vi)(2)(ب ب) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، بأن التعديلات المذكورة تُعتبر مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2014 ، إلاّ إذا قام أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقل عن 50 بالمئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قبل هذا التاريخ ، بالإخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأنه بموجب المادة VIII(ب)(vii)(2) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، تدخل التعديلات حيّز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2014 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة VII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أن يرسل نسخاً مصدّقة من هذا القرار ونصّ التعديلات الوارد في المرفق إلى كافة الأطراف في بروتوكول عام 1978 لاتفاقية سولاس ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس نسخاً من هذا القرار ومرفقه .

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

伦敦，
London,
Londres, le 11 JUNE 2014
Лондон,
Londres,

J/10712(A/C/E/F/R/S)

تعديلات عام 2010 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

القرار (MSC.309(88))

---

2010 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.309(88))

---

AMENDEMENTS DE 2010 AU PROTOCOLE DE 1988 Á LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.309(88))

---

ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.309(88))

---

ENMIENDAS DE 2010 AL PROTOCOLO DE 1988 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.309(88))

RESOLUTION MSC.309(88)
(adopted on 3 December 2010)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-eighth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2012, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2012, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

1 The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following:

"2.10 the ship was/was not[1] subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances[1] is/is not[1] appended to this Certificate.

[1] Delete as appropriate."

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

2 The existing paragraphs 5 and 6 are replaced by the following:

"5 That the ship was/was not[4] subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17[4] of the Convention;

6 That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection[4] is/is not[4] appended to this Certificate.

[4] Delete as appropriate."

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

3 The existing paragraphs 2.7 and 2.8 are replaced by the following:

"2.7 the ship was/was not[4] subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38[4] of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances[4] is/is not[4] appended to this Certificate.

[4] Delete as appropriate."

Form of Safety Certificate for Cargo Ships

4 The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following:

"2.11 the ship was/was not[4] subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] of the Convention;

2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances[4] is/is not[4] appended to this Certificate.

[4] Delete as appropriate."

RÉSOLUTION MSC.309(88)
(adoptée le 3 décembre 2010)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988"), qui concernent la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-huitième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2012, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2012 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, en application de l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de transmettre des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TEL QUE MODIFIÉ

ANNEXE

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers**

1 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.10 et 2.11 par ce qui suit :

"2.10 que le navire a fait/n'a pas fait[1] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] de la Convention;

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage[1] est/n'est pas[1] joint au présent Certificat.

[1] Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge**

2 Remplacer le texte actuel des paragraphes 5 et 6 par ce qui suit :

"5 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17[4] de la Convention;

6 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie[4] est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge**

3 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.7 et 2.8 par ce qui suit :

"2.7 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-2/17 / III/38[4] de la Convention;

2.8 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage[4] est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge**

4 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.11 et 2.12 par ce qui suit :

"2.11 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] de la Convention;

2.12 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage[4] est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.309(88)
(принята 3 декабря 2010 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция») и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого «Протокол СОЛАС 1988 года»), касающиеся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят восьмой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к дополнению к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2012 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2012 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна**

1 Существующие пункты 2.10 и 2.11 заменяются следующим:

«2.10 к судну применялись/не применялись[1] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] Конвенции;

2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам[1] прилагается/не прилагается[1] к настоящему Свидетельству.

[1] Ненужное зачеркнуть.».

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции**

2 Существующие пункты 5 и 6 заменяются следующим:

«5 Что к судну применялись/не применялись[4] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17[4] Конвенции;

6 Что документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности[4] прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.».

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

3 Существующие пункты 2.7 и 2.8 заменяются следующим:

«2.7 к судну применялись/не применялись[4] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-2/17 / III/38[4] Конвенции;

2.8 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по пожарной безопасности/спасательным средствам[4] прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.».

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна**

5 Существующие пункты 2.11 и 2.12 заменяются следующим:

«2.11 к судну применялись/не применялись[4] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам[4] прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.».

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje**

1 Se sustituyen los párrafos 2.10 y 2.11 actuales por los siguientes:

"2.10 Que el buque cuenta/no cuenta[1] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38[1] del Convenio.

2.11 Que se adjunta/no se adjunta[1] al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento[1].

[1] Táchese según proceda."

**Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga**

2 Se sustituyen los párrafos 5 y 6 actuales por los siguientes:

"5 Que el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 y II-2/17[4] del Convenio.

6 Que se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios[4].

[4] Táchese según proceda."

**Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga**

3 Se sustituyen los párrafos 2.7 y 2.8 actuales por los siguientes:

"2.7 Que el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 y III/38[4] del Convenio.

2.8 Que se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento[4].

[4] Táchese según proceda."

**Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga**

4 Se sustituyen los párrafos 2.11 y 2.12 actuales por los siguientes:

"2.11 Que el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38[4] del Convenio.

2.12 Que se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento[4].

[4] Táchese según proceda."

مرفق

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

مرفق

تعديلات وإضافات إلى مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

تذييل

تعديلات وإضافات إلى تذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب

1 يُستعاض عن الفقرتين الحاليتين 10.2 و 11.2 بما يلي :

"10.2 خضعت/لم تخضع [1] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) II-1/55/1-II/17/2-III/38 [1] من الاتفاقية ؛

11.2 تم/لم يتم [1] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/السلامة الحرائقية/أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .

[1] للحذف حسب الاقتضاء ."

نموذج شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع

2 يُستعاض عن الفقرتين الحاليتين 5 و 6 بما يلي :

"5 خضعت/لم تخضع [4] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-1/55/1-II/17/2 [4] من الاتفاقية ؛

6 تم/لم يتم [4] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والإنشاءات الكهربائية/السلامة الحرائقية بهذه الشهادة .

[4] للحذف حسب الاقتضاء ."

نموذج شهادة معدات السلامة لسفن البضائع

3 يُستعاض عن الفقرتين الحاليتين 7.2 و 8.2 بما يلي :

"7.2 خضعت/لم تخضع [4] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-1/55/1-II/17/2-III/38 [4] من الاتفاقية ؛

8.2 تم/لم يتم [4] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة الحرائقية/أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .

[4] للحذف حسب الاقتضاء ."

نموذج شهادة السلامة لسفن البضائع

4 يُستعاض عن الفقرتين الحاليتين 11.2 و 12.2 بما يلي :

"11.2 خضعت/لم تخضع [4] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) II-1/55/1-II/17/2-III/38 [4] من الاتفاقية ؛

12.2 تم/لم يتم [4] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/السلامة الحرائقية/ أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .

[4] للحذف حسب الاقتضاء ."

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، (بروتوكول عام 1988) ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثامنة والثمانين ، في 3 كانون الأول/ديسمبر 2010 ، وفقاً للمادة VIII (ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MSC.309(88) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, (the 1988 SOLAS Protocol) adopted on 3 December 2010 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its eighty-eighth session, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, and article VI of the 1988 SOLAS Protocol and attached at annex to resolution MSC.309(88), the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Protocole SOLAS de 1988) adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale le 3 décembre 2010 à sa quatre-vingt-huitième session le 3 décembre 2010, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole de 1988, dont le texte figure en annexe à la résolution MSC.309(88) du Comité et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками (Протокол СОЛАС 1988 года) одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации, на его восемьдесят восьмой сессии 3 декабря 2010 года в соответствии со статьей VIII b) iv) этой Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года изложенных в приложении к резолюции MSC.309(88) Комитета, подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, (Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS) adoptadas el 3 de diciembre de 2010, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 88º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.309(88) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

London, 20th July, 2011
Londres, le
Лондон,
Londres,

J/10305(A/E/F/R/S)

القرار MSC.309(88)
(المعتمد في 3 كانون الأول/ديسمبر 2010)

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28 (ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VIII (ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) لعام 1974 (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس") ، التي تتصل بإجراءات تعديل بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ،

وقد نظرت ، في دورتها الثامنة والثمانين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس بموجب المادة VIII (ب) (i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ،

1. تعتمد ، بموجب المادة VIII (ب) (iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ، تعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة VIII (ب) (vi) (2) (ب ب) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ، بأن التعديلات المذكورة تُعتبر مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2012 ، إلا إذا قام أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ، أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قبل هذا التاريخ ، بالإخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تلاحظ أنه بموجب المادة VIII (ب) (vii) (2) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ، تدخل التعديلات حيّز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2012 هال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقًا للمادة VIII (ب) (v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ، أن يرسل نسخًا مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس نسخًا من هذا القرار ومرفقه .

2009 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.283(86))

AMENDEMENTS DE 2009 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.283(86))

ПОПРАВКИ 2009 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.283(86))

ENMIENDAS DE 2009 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.283(86))

RESOLUTION MSC.283(86)
(adopted on 5 June 2009)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-sixth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2011, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

**Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)**

1 In the Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P), in section 5, a new item 14 is inserted as follows:

"14 Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)".

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)**

2 In the Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E), in section 3, a new item 14 is inserted as follows:

"14 Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)".

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)**

3 In the Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C), in section 5, a new item 15 is inserted as follows:

"15 Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)".

RÉSOLUTION MSC.283(86)
(adoptée le 5 juin 2009)

ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988") concernant la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-sixième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2010, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988 ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2011, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TEL QUE MODIFIÉ

ANNEXE

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)**

1 À la section 5 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P), ajouter une nouvelle rubrique 14 :

"14 Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)".

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E)**

2 À la section 3 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E), ajouter une nouvelle rubrique 14 :

"14 Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)".

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C)**

3 À la section 5 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C), ajouter une nouvelle rubrique 15 :

"15 Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)".

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.283(86)
(принята 5 июня 2009 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция») и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого «Протокол СОЛАС 1988 года»), касающиеся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят шестой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к дополнению к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2010 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 января 2011 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (форма P)**

1 В раздел 5 Перечня оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (форма P) включается новый пункт 14 следующего содержания:

«14 Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)».

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (форма E)**

2 В раздел 3 Перечня оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (форма E) включается новый пункт 14 следующего содержания:

«14 Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)».

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (форма C)**

3 В раздел 5 Перечня оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (форма C) включается новый пункт 15 следующего содержания:

«15 Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)».

RESOLUCIÓN MSC.283(86)
(adoptada el 5 de junio de 2009)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988") relativo a los procedimientos para enmendar el Protocolo de 1988,

HABIENDO EXAMINADO, en su 86° periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2010, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2011, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)**

1 En la sección 5 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P) se añade el nuevo punto 14 siguiente:

"14 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)**

2 En la sección 3 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E) se añade el nuevo punto 14 siguiente:

"14 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)**

3 En la sección 5 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C) se añade el nuevo punto 15 siguiente:

"15 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 5 June 2009, at its eighty-sixth session, in conformity with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the Protocol and attached at annex to resolution MSC.283(86) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui a été adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-sixième session, le 5 juin 2009, conformément et à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole et qui figure à l'annexe de la résolution MSC.283(86) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 5 июня 2009 года на восемьдесят шестой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола изложенных в приложении к резолюции MSC.283(86) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 5 de junio de 2009 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 86º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, y el artículo VI del Protocolo, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.283(86) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London,
Londres, le 28/11/2009
Лондон,
Londres,

J/10045 (E/F/R/S)

2008 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.258(84))

AMENDEMENTS DE 2008 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.258(84))

ПОПРАВКИ 2008 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.258(84))

ENMIENDAS DE 2007 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.258(84))

RESOLUTION MSC.258(84)
(adopted on 16 May 2008)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-fourth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2009, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2010, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. RECOMMENDS the Parties concerned to issue certificates complying with the annexed amendments at the first renewal survey on or after 1 January 2010;

5. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

6. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

**Record of Equipment for Passenger Ship Safety Certificate (Form P)**

1 In the Record of Equipment for Passenger Ship Safety Certificate (Form P), in section 2, the existing item 11.1 is replaced by the following:

"11.1 Number of search and rescue locating devices
11.1.1 Radar search and rescue transponders (SART)
11.1.2 AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)",

and in section 3, the existing item 6 is replaced by the following:

"6 Ship's search and rescue locating device
6.1 Radar search and rescue transponder (SART)
6.2 AIS search and rescue transmitter (AIS-SART)".

**Record of Equipment for Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)**

2 In the Record of Equipment for Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E), in section 2, the existing item 9.1 is replaced by the following:

"9.1 Number of search and rescue locating devices
9.1.1 Radar search and rescue transponders (SART)
9.1.2 AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)".

**Record of Equipment for Cargo Ship Radio Certificate (Form R)**

3 In the Record of Equipment for Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R), in section 2, the existing item 6 is replaced by the following:

"6 Ship's search and rescue locating device
6.1 Radar search and rescue transponder (SART)
6.2 AIS search and rescue transmitter (AIS-SART)".

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)**

4 In the Record of Equipment for Cargo Ship Safety Certificate (Form C), in section 2, the existing item 9.1 is replaced by the following:

"9.1 Number of search and rescue locating devices
9.1.1 Radar search and rescue transponders (SART)
9.1.2 AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)",

and in section 3, the existing item 6 is replaced by the following:

"6 Ship's search and rescue locating device
6.1 Radar search and rescue transponder (SART)
6.2 AIS search and rescue transmitter (AIS-SART)".

RÉSOLUTION MSC.258(84)
(adoptée le 16 mai 2008)

ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988"), qui concernent la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-quatrième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2009, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988 ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2010, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. RECOMMANDE aux Parties intéressées de délivrer des certificats conformes aux amendements figurant en annexe lors de la première visite de renouvellement effectuée le 1er janvier 2010 ou après cette date;

5. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

6. PRIE AUSSI le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

ANNEXE

MODIFICATIONS ET AJOUTS À APPORTER À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

MODIFICATIONS ET AJOUTS À APPORTER À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)**

1 À la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P), remplacer la rubrique 11.1 actuelle par ce qui suit :

"11.1 Nombre de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage
11.1.1 Répondeurs de recherche et de sauvetage (SART)
11.1.2 Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART)",

et à la section 3, remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :

"6 Dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage du navire
6.1 Répondeur de recherche et de sauvetage (SART)
6.2 Émetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART)".

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E)**

2 À la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E), remplacer la rubrique 9.1 actuelle par ce qui suit :

"9.1 Nombre de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage
9.1.1 Répondeurs de recherche et de sauvetage (SART)
9.1.2 Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART)".

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (Modèle R)**

3 À la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (Modèle R), remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :

"6 Dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage du navire
6.1 Répondeur de recherche et de sauvetage (SART)
6.2 Émetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART)".

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C)**

4 À la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C), remplacer la rubrique 9.1 actuelle par ce qui suit :

"9.1 Nombre de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage
9.1.1 Répondeurs de recherche et de sauvetage (SART)
9.1.2 Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART)",

et à la section 3, remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :

"6 Dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage du navire
6.1 Répondeur de recherche et de sauvetage (SART)
6.2 Émetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART)".

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.258(84)
(принята 16 мая 2008 года)

## ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция») и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого «Протокол СОЛАС 1988 года»), касающуюся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят четвертой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к дополнению к приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2009 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 января 2010 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. РЕКОМЕНДУЕТ соответствующим Сторонам выдавать свидетельства, соответствующие прилагаемым поправкам, при первом освидетельствовании для возобновления свидетельства, срок которого наступит 1 января 2010 года или после этой даты;

5. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

6. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

## ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ

## ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ

## ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма P)**

1 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма P) в разделе 2 существующий пункт 11.1 заменяется следующим:

«11.1 Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения
11.1.1 Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (САРТ)
11.1.2 Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)»,

и в разделе 3 существующий пункт 6 заменяется следующим:

«6 Судовой поисково-спасательный прибор для определения местоположения
6.1 Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (САРТ)
6.2 Передатчик АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)».

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма E)**

2 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма E) в разделе 2 существующий пункт 9.1 заменяется следующим:

«9.1 Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения
9.1.1 Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (САРТ)
9.1.2 Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)».

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма R)**

3 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма R) в разделе 2 существующий пункт 6 заменяется следующим:

«6 Судовой поисково-спасательный прибор для определения местоположения
6.1 Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (САРТ)
6.2 Передатчик АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)».

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма C)**

4 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма C) в разделе 2 существующий пункт 9.1 заменяется следующим:

«9.1 Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения
9.1.1 Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (САРТ)
9.1.2 Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)»,

и в разделе 3 существующий пункт 6 заменяется следующим:

«6 Судовой поисково-спасательный прибор для определения местоположения
6.1 Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (САРТ)
6.2 Передатчик АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)».

RESOLUCIÓN MSC.258(84)
(adoptada el 16 de mayo de 2008)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988") en relación con el procedimiento para enmendar el Protocolo SOLAS de 1988,

HABIENDO EXAMINADO, en su 84° periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. RECOMIENDA a las Partes interesadas que expidan certificados acordes con las enmiendas que figuran en el anexo en el primer reconocimiento de renovación que se efectúe el 1 de enero de 2010, o posteriormente;

5. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988;

6. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)**

1 Se sustituye el punto 11.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P) por el texto siguiente:

"11.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
11.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
11.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)",

y en la sección 3 se sustituye el punto 6 por el texto siguiente:

"6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)**

2 Se sustituye el punto 9.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E) por el texto siguiente:

"9.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
9.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
9.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)**

3 Se sustituye el punto 6 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R) por el texto siguiente:

"6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)**

4 Se sustituye el punto 9.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C) por el texto siguiente:

"9.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
9.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
9.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)",

y en la sección 3 se sustituye el punto 6 por el texto siguiente:

"6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, adopted on 16 May 2008 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its eighty-fourth session, in accordance with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol of 1988 relating thereto, and attached at annex to resolution MSC.258(84), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements au Protocole de 1988 à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-quatrième session le 16 mai 2008, conformément à l'article VIII de la Convention et à l'article VI du Protocole de 1988 y relatif, et qui font l'objet de l'annexe de la résolution MSC.258(84) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 16 мая 2008 года на восемьдесят четвертой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола 1988 к ней, изложенных в приложении к резолюции MSC.258(84) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, adoptadas el 16 de mayo de 2008, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 84° período de sesiones de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, mediante la resolución MSC.258(84), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London,
Londres le,
Лондон,
Londres.

9/XII/2008

2007 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.240(83))

AMENDEMENTS DE 2007 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.240(83))

ПОПРАВКИ 2007 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.240(83))

ENMIENDAS DE 2007 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.240(83))

RESOLUTION MSC.240(83)

Adopted on 12 October 2007

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-third session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2009, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2009, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. RECOMMENDS the Parties concerned to issue certificates complying with the annexed amendments at the first renewal survey after 1 July 2009;

5. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

6. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

**Form of Safety Certificate for Passenger Ships**

1 The following new paragraphs 2.10 and 2.11 are added after the existing paragraph 2.9 in the section commencing with the words "THIS IS TO CERTIFY":

"2.10 the ship was/was not[1] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-2/17 of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is/is not[1] appended to this Certificate.

[1] Delete as appropriate."

2 In the table of paragraph 2.1.3 in the section commencing with the words "THIS IS TO CERTIFY", the reference to "regulation II-1/13" is replaced by the reference to "regulation II-1/18[4]", the words "C.1, C.2, C.3" are replaced by "P.1, P.2, P.3" and the following footnote is added:

"[4] For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used."

**Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships**

3 The following new paragraphs 5 and 6 are added after the existing paragraph 4 in the section commencing with the words "THIS IS TO CERTIFY":

"5 the ship was/was not[4] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-2/17 of the Convention;

6 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is/is not[4] appended to this Certificate.

[4] Delete as appropriate."

**Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships**

4 The following new paragraphs 2.7 and 2.8 are added after the existing paragraph 2.6 in the section commencing with the words "THIS IS TO CERTIFY":

"2.7 the ship was/was not[4] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-2/17 of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is/is not[4] appended to this Certificate.

[4] Delete as appropriate."

**Form of Safety Certificate for Cargo Ships**

5 The following new paragraphs 2.11 and 2.12 are added after the existing paragraph 2.10 in the section commencing with the words "THIS IS TO CERTIFY":

"2.11 the ship was/was not[4] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-2/17 of the Convention;

2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is/is not[4] appended to this Certificate.

[4] Delete as appropriate."

RÉSOLUTION MSC.240(83)
(adoptée le 12 octobre 2007)

ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988"), qui ont trait à la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-troisième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2009, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988 ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2009 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. RECOMMANDE aux parties intéressées de délivrer des certificats conformes aux amendements figurant en annexe lors de la première visite de renouvellement qui sera effectuée après le 1er juillet 2009;

5. PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joint en annexe à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

6. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

APPENDICE

MODIFICATIONS À APPORTER ET TEXTE À AJOUTER À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers**

1 Après le paragraphe 2.9 actuel de la section commençant par les mots "IL EST CERTIFIÉ :", ajouter les nouveaux paragraphes 2.10 et 2.11 ci-après :

"2.10 que le navire a fait/n'a pas fait[1] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 de la Convention;

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie est/n'est pas[1] joint au présent Certificat.

[1] Rayer la mention inutile."

2 Dans le tableau de l'alinéa 2.1.3 de la section commençant par les mots "IL EST CERTIFIÉ" :", remplacer le renvoi à la règle "II-1/13" par "II-1/18[4]" et les mentions "C.1, C.2, C.3" par "P.1, P.2, P.3" et ajouter la note de bas de page ci-après :

"[4] Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2009, il conviendrait d'utiliser la marque de compartimentage applicable "C.1, C.2 et C.3"."

**Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge**

3 Après le paragraphe 4 actuel de la section commençant par les mots "IL EST CERTIFIÉ :", ajouter les nouveaux paragraphes 5 et 6 ci-après :

"5 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 de la Convention;

6 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge**

4 Après le paragraphe 2.6 actuel de la section commençant par les mots "IL EST CERTIFIÉ :", ajouter les nouveaux paragraphes 2.7 et 2.8 ci-après :

"2.7 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 de la Convention;

2.8 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge**

5 Après le paragraphe 2.10 actuel de la section commençant par les mots "IL EST CERTIFIÉ :", ajouter les nouveaux paragraphes 2.11 et 2.12 ci-après :

"2.11 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 de la Convention;

2.12 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.240(83)

Принята 12 октября 2007 года

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция») и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого «Протокол СОЛАС 1988 года»), касающуюся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят третьей сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к дополнению к приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2009 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2009 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. РЕКОМЕНДУЕТ соответствующим Сторонам выдавать свидетельства, соответствующие прилагаемым поправкам, при первом освидетельствовании для возобновления свидетельства после 1 июля 2009 года;

5. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

6. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна**

1 После существующего пункта 2.9 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», добавляются следующие новые пункты 2.10 и 2.11:

«2.10 судно было/не было[1] подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правила II-2/17 Конвенции;

2.11 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности прилагается/не прилагается[1] к настоящему Свидетельству.

[1] Ненужное зачеркнуть.»

2 В таблице пункта 2.1.3 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», ссылка на «правило II-1/13» заменяется ссылкой на «правило II-1/18[4]», текст «С.1, С.2, С.3» заменяется текстом «Р.1, Р.2, Р3» и добавляется следующее подстрочное примечание:

«[4] Для судов, построенных до 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «С.1, С.2 и С.3».

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции**

3 После существующего пункта 4 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», добавляются следующие новые пункты 5 и 6:

«5 судно было/не было[4] подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правила II-2/17 Конвенции;

6 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.»

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

4 После существующего пункта 2.6 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», добавляются следующие новые пункты 2.7 и 2.8:

«2.7 судно было/не было[4] подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правила II-2/17 Конвенции;

2.8 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.»

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна**

5 После существующего пункта 2.10 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», добавляются следующие новые пункты 2.11 и 2.12:

«2.11 судно было/не было[4] подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правила II-2/17 Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.»

RESOLUCIÓN MSC.240(83)
(adoptada el 12 de octubre de 2007)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988") en relación con el procedimiento para enmendar el Protocolo SOLAS de 1988,

HABIENDO EXAMINADO, en su 83º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2009 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2009, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. RECOMIENDA a las Partes interesadas que expidan certificados acordes con las enmiendas que figuran en el anexo en el primer reconocimiento de renovación que se efectúe después del 1 de julio de 2009;

5. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988;

6. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje**

1 En la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA", a continuación del párrafo 2.9 existente, se añaden los nuevos párrafos 2.10 y 2.11 siguientes:

"2.10 el buque cuenta/no cuenta[1] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;

2.11 se adjunta/no se adjunta[1] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.

---

[1] Táchese según proceda."

2 En el cuadro del párrafo 2.1.3 de la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA" la referencia a la regla "II-1/13" se sustituye por una referencia a la "regla II-1/18[4]", las notaciones "C.1, C.2, C.3" se sustituyen por "P.1, P.2, P.3" y se añade la siguiente nota:

---

"[4] Para los buques construidos antes del 1 de enero de 2009, se utilizará la notación de compartimentado "C.1, C.2 y C.3" aplicable."

**Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga**

3 En la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA", a continuación del párrafo 4 existente, se añaden los nuevos párrafos 5 y 6 siguientes:

"5 el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;

6 se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.

---

[4] Táchese según proceda."

**Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga**

4 En la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA", a continuación del párrafo 2.6 existente, se añaden los nuevos párrafos 2.7 y 2.8 siguientes:

"2.7 el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;

2.8 se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.

---

[4] Táchese según proceda."

**Modelo de Certificado de seguridad para buque de carga**

5 En la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA", a continuación del párrafo 2.10 existente, se añaden los nuevos párrafos 2.11 y 2.12 siguientes:

"2.11 el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;

2.12 se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.

---

[4] Táchese según proceda."

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, adopted on 12 October 2007 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its eighty-third session, in accordance with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol of 1988 relating thereto, and attached at annex to resolution MSC.240(83), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements au Protocole de 1988 à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-troisième session le 12 octobre 2007, conformément à l'article VIII de la Convention et à l'article VI du Protocole de 1988 y relatif, et qui font l'objet de l'annexe de la résolution MSC.240(83) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 12 октября 2007 года на восемьдесят третий сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статей VIII Конвенции и статей VI Протокола 1988 к ней, изложенных в приложении к резолюции MSC.240(83) Комитета, подинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, adoptadas el 12 de octubre de 2007 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 83° período de sesiones de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, mediante la resolución MSC.240(83), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale: R.P. Ba

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London,
Londres le,
Лондон,
Londres, 9/5/2008

2006 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.227(82))

---

AMENDEMENTS DE 2006 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.227(82))

---

ПОПРАВКИ 2006 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.227(82))

---

ENMIENDAS DE 2006 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.227(82))

RESOLUTION MSC.227(82)

(adopted on 8 December 2006)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-second session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2008, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2008, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX
MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

**Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)**

1 In the Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P), in section 5, the following new item 4.2 is inserted after item 4:

"4.2 Long-range identification and tracking system",

and item 4 (Automatic identification system (AIS)) is renumbered as item 4.1.

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)**

2 In the Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E), in section 3, the following new item 4.2 is inserted after item 4:

"4.2 Long-range identification and tracking system",

and item 4 (Automatic identification system (AIS)) is renumbered as item 4.1.

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)**

3 In the Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C), in section 5, the following new item 4.2 is inserted after item 4:

"4.2 Long-range identification and tracking system",

and item 4 (Automatic identification system (AIS)) is renumbered as item 4.1.

RÉSOLUTION MSC.227(82)

adoptée le 8 décembre 2006

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988"), qui ont trait à la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-deuxième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements au Protocole SOLAS de 1988, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que lesdits amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2008, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2008, après avoir été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

MODIFICATIONS À APPORTER ET TEXTE À AJOUTER À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (modèle P)**

1 Dans la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (modèle P), insérer dans la section 5, après la rubrique 4, une nouvelle rubrique 4.2 comme suit :

"4.2 Système d'identification et de suivi des navires à grande distance"

et renuméroter la rubrique 4 (Système d'identification automatique (AIS)), qui devient la rubrique 4.1.

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (modèle E)**

2 Dans la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (modèle E), insérer dans la section 3, après la rubrique 4, une nouvelle rubrique 4.2 comme suit :

"4.2 Système d'identification et de suivi des navires à grande distance"

et renuméroter la rubrique 4 (Système d'identification automatique (AIS)), qui devient la rubrique 4.1.

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (modèle C)**

3 Dans la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (modèle C), insérer dans la section 5, après la rubrique 4, une nouvelle rubrique 4.2 comme suit :

"4.2 Système d'identification et de suivi des navires à grande distance"

et renuméroter la rubrique 4 (Système d'identification automatique (AIS)), qui devient la rubrique 4.1.

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.227(82)
(принята 8 декабря 2006 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой "Конвенция") и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого "Протокол СОЛАС 1988 года"), касающуюся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят второй сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2008 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2008 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ
ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (форма P)**

1 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (форма P) в разделе 5 после пункта 4 добавляется следующий новый пункт 4.2:

«4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии»;

пункт 4 (Автоматическая идентификационная система (АИС)) перенумеровывается в 4.1.

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (форма E)**

2 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (форма E) в разделе 3 после пункта 4 добавляется следующий новый пункт 4.2:

«4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии»;

пункт 4 (Автоматическая идентификационная система (АИС)) перенумеровывается в 4.1.

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (форма C)**

3 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (форма C) в разделе 5 после пункта 4 добавляется следующий новый пункт 4.2:

«4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии»;

пункт 4 (Автоматическая идентификационная система (АИС)) перенумеровывается в 4.1.

RESOLUCIÓN MSC.227(82)
(adoptada el 8 de diciembre de 2006)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988"), relativos al procedimiento para enmendar el Protocolo SOLAS de 1988,

HABIENDO EXAMINADO, en su 82° periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2008 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2008, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)**

1 En el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P), se inserta el siguiente nuevo punto 4.2 en la sección 5, después del punto 4:

"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"

y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)**

2 En el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E), se inserta el siguiente nuevo punto 4.2 en la sección 3, después del punto 4:

"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"

y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)**

3 En el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C), se inserta el siguiente nuevo punto 4.2 en la sección 5, después del punto 4:

"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"

y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 8 December 2006, at its eighty-second session, in conformity with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol and attached at annex to resolution MSC.227(82) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui a été adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-deuxième session, le 8 décembre 2006, conformément et à l'article VIII de la Convention et à l'article VI du Protocole et qui figure à l'annexe de la résolution MSC.227(82) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 8 декабря 2006 года на восемьдесят второй сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола изложенных в приложении к резолюции MSC.227(82) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 8 de diciembre de 2006 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 82° periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, y el artículo VI del Protocolo, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.227(82) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R.P. Barnes

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

4/IV/2007

2006 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.204(81))

AMENDEMENTS DE 2006 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.204(81))

ПОПРАВКИ 2006 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.204(81))

ENMIENDAS DE 2006 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.204(81)

RESOLUTION MSC.204(81)
(adopted on 18 May 2006)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the Convention and the 1988 SOLAS Protocol,

RECALLING FURTHER article VI(b) of the 1988 SOLAS Protocol which stipulates, *inter alia*, that amendments to the Annex to the Protocol shall be adopted and brought into force in accordance with the procedure applicable to the adoption and entry into force of amendments to chapter I of the Annex to the Convention, as specified in subparagraphs (iv), (vi)(1) and (vii)(1) of paragraph (b) of article VIII of the Convention,

NOTING that, in accordance with article VIII(b)(vi)(1) of the Convention, an amendment to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties to the Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI(b) of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI(b) of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI(b) of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and its Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol, for consideration and acceptance, and also to transmit copies to all Members of the Organization;

3. URGES all Parties to the 1988 SOLAS Protocol to accept the amendments at the earliest possible date.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

PART B – SURVEYS AND CERTIFICATES

**Regulation 10 – Surveys of structure, machinery and equipment of cargo ships**

The existing text of subparagraph (v) of paragraph (a) of the regulation is replaced by the following:

"(v) a minimum of two inspections of the outside of the ship's bottom during the five-year period of validity of the Cargo Ship Safety Construction Certificate or the Cargo Ship Safety Certificate, except where regulation 14(e) or 14(f) is applicable. Where regulation 14(e) or 14(f) is applicable, this five-year period may be extended to coincide with the extended period of validity of the certificate. In all cases the interval between any two such inspections shall not exceed 36 months;".

RÉSOLUTION MSC.204(81)
(adoptée le 18 mai 2006)

ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988") concernant la procédure d'amendement de la Convention et du Protocole SOLAS de 1988,

RAPPELANT EN OUTRE l'article VI b) du Protocole SOLAS de 1988, qui dispose notamment que les amendements à l'Annexe du Protocole doivent être adoptés et mis en vigueur conformément à la procédure applicable à l'adoption et à l'entrée en vigueur des amendements au chapitre I de l'Annexe de la Convention, ainsi qu'il est spécifié aux alinéas iv), vi) 1) et vii) 1) du paragraphe b) de l'article VIII de la Convention,

NOTANT que, conformément à l'article VIII b) vi) 1) de la Convention, un amendement à l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties au Protocole,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-unième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI b) du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI b) du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI b) du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et de son annexe à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988, pour examen et acceptation, et d'en communiquer aussi des copies à tous les Membres de l'Organisation;

3. PRIE INSTAMMENT toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988 d'accepter ces amendements dans les meilleurs délais.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

ANNEXE

MODIFICATIONS À APPORTER ET TEXTE À AJOUTER À L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

PARTIE B - VISITES ET CERTIFICATS

**Règle 10 - Visites de la structure, des machines et du matériel d'armement des navires de charge**

Remplacer le texte actuel du paragraphe a) v) par ce qui suit :

"v) Au moins deux inspections de la face externe du fond du navire pendant la période de cinq ans qui correspond à la durée de validité du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ou du Certificat de sécurité pour navire de charge, sauf lorsque la règle 14 e) ou 14 f) est applicable. Lorsque la règle 14 e) ou 14 f) est applicable, cette période de cinq ans peut être prolongée pour coïncider avec la prorogation de la validité du certificat. Dans tous les cas, l'intervalle entre deux inspections de ce type ne devrait pas dépasser 36 mois;".

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.204(81)
(принята 18 мая 2006 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее именуемой «Конвенция»), и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого «Протокол СОЛАС 1988 года»), касающиеся процедуры внесения поправок в Конвенцию и Протокол СОЛАС 1988 года,

ССЫЛАЯЬ ДАЛЕЕ на статью VI b) Протокола СОЛАС 1988 года, которая устанавливает, среди прочего, что поправки к Приложению к Протоколу одобряются и вступают в силу в соответствии с процедурой, применимой к одобрению и вступлению в силу поправок к главе I Приложения к Конвенции, как указано в подпунктах iv), vi) 1) и vii) 1) пункта b) статьи VIII Конвенции,

ОТМЕЧАЯ, что в соответствии со статьей VIII b) vi) 1) Конвенции поправка к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года считается принятой в дату, в которую она принята принятия двумя третями Сторон Протокола,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят первой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI b) Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI b) Протокола СОЛАС 1988 года поправки к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI b) Протокола СОЛАС 1988 года, направить заверенные копии настоящей резолюции и приложения к ней всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года для рассмотрения и принятия, а также направить копии всем членам Организации;

3. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ все Стороны Протокола СОЛАС 1988 года как можно скорее принять поправки.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ГЛАВА I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ЧАСТЬ B – ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И СВИДЕТЕЛЬСТВА

**Правило 10 – Освидетельствования корпуса, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов**

Существующий текст подпункта v) пункта a) правила заменяется следующим:

«v) минимум две проверки подводной части судна в течение пятилетнего периода действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна, за исключением случаев, когда применяется правило 14 e) или 14 f). В случае, когда применяется правило 14 e) или 14 f), этот пятилетний период может быть увеличен до срока, совпадающего с продленным сроком действия свидетельства. Во всех случаях промежуток между любыми двумя такими проверками не должен превышать 36 месяцев;».

RESOLUCIÓN MSC.204(81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988"), referentes al procedimiento de enmienda del Convenio y del Protocolo SOLAS de 1988,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, en el que se dispone, entre otras cosas, que las enmiendas al Anexo del Protocolo serán adoptadas y entrarán en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a la adopción y entrada en vigor de las enmiendas al capítulo I del Anexo del Convenio, establecido en los apartados iv), vi) 1) y vii) 1) del párrafo b) del artículo VIII del Convenio,

TOMANDO NOTA de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 1) del Convenio, toda enmienda al Anexo del Protocolo SOLAS de 1988 se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes en el Protocolo,

HABIENDO EXAMINADO en su 81° periodo de sesiones enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al Anexo del Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el Anexo de la presente resolución;

2. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 para su examen y aceptación y que envíe asimismo copias a todos los Miembros de la Organización;

3. INSTA a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 a que acepten las enmiendas lo antes posible.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

PARTE B - RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS

**Regla 10 - Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga**

Se sustituye el texto actual del apartado v) del párrafo a) por el siguiente:

"v) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante el periodo de validez de cinco años del Certificado de seguridad de construcción para buques de carga o del Certificado de seguridad para buques de carga, salvo cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14. Cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14, ese periodo de cinco años podrá ampliarse de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todo caso, el intervalo entre esas dos inspecciones no excederá nunca de 36 meses;".

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 18 May 2006, at its eighty-first session, in conformity with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol and attached at annex to resolution MSC.204(81) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui a été adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-unième session, le 18 mai 2006, conformément et à l'article VIII de la Convention et à l'article VI du Protocole et qui figure à l'annexe de la résolution MSC.204(81) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 18 мая 2006 года на восемьдесят первой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола изложенных в приложении к резолюции MSC.204(81) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 18 de mayo de 2006 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 81° periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, y el artículo VI del Protocolo, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.204(81) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. Barros

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

6/VIII/2007

2004 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.171(79))

AMENDEMENTS DE 2004 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.171(79))

ПОПРАВКИ 2004 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.171(79))

ENMIENDAS DE 2004 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.171(79))

RESOLUTION MSC.171(79)

(adopted on 9 December 2004)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-ninth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2006, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

**Form of Safety Certificate for Passenger Ships**

1 In the form of the Passenger Ship Safety Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: ....."
*(dd/mm/yyyy)*

**Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships**

2 In the form of the Cargo Ship Safety Construction Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: ....."
*(dd/mm/yyyy)*

**Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships**

3 In the form of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: ....."
*(dd/mm/yyyy)*

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)**

4 Existing section 3 is replaced by the following:

"3 **Details of navigational systems and equipment**

| Item | | Actual provision |
|---|---|---|
| 1.1 | Standard magnetic compass* | ..... |
| 1.2 | Spare magnetic compass* | ..... |
| 1.3 | Gyro compass* | ..... |
| 1.4 | Gyro compass heading repeater* | ..... |
| 1.5 | Gyro compass bearing repeater* | ..... |
| 1.6 | Heading or track control system* | ..... |
| 1.7 | Pelorus or compass bearing device* | ..... |
| 1.8 | Means of correcting heading and bearings | ..... |
| 1.9 | Transmitting heading device (THD)* | ..... |
| 2.1 | Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Back up arrangements for ECDIS | ..... |
| 2.3 | Nautical publications | ..... |
| 2.4 | Back up arrangements for electronic nautical publications | ..... |
| 3.1 | Receiver for a global navigation satellite system/ terrestrial radionavigation system*,** | ..... |
| 3.2 | 9 GHz radar* | ..... |
| 3.3 | Second radar (3 GHz/ 9 GHZ**)* | ..... |
| 3.4 | Automatic radar plotting aid (ARPA)* | ..... |
| 3.5 | Automatic tracking aid* | ..... |
| 3.6 | Second automatic tracking aid* | ..... |
| 3.7 | Electronic plotting aid* | ..... |
| 4 | Automatic identification system (AIS) | ..... |
| 5.1 | Voyage data recorder (VDR)** | ..... |
| 5.2 | Simplified voyage data recorder (S-VDR)** | ..... |
| 6.1 | Speed and distance measuring device (through the water)* | ..... |
| 6.2 | Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)* | ..... |
| 6.3 | Echo sounding device* | ..... |
| 7.1 | Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator* | ..... |
| 7.2 | Rate of turn indicator* | ..... |
| 8 | Sound reception system* | ..... |
| 9 | Telephone to emergency steering position* | ..... |
| 10 | Daylight signalling lamp* | ..... |
| 11 | Radar reflector* | ..... |
| 12 | International Code of Signals | ..... |
| 13 | IAMSAR Manual, Volume III | ..... |

* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

** Delete as appropriate."

**Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships**

5 In the form of the Cargo Ship Safety Radio Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: ....."
*(dd/mm/yyyy)*

**Form of Safety Certificate for Cargo Ships**

6 In the form of the Cargo Ship Safety Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: ....."
*(dd/mm/yyyy)*

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form C)**

7 In the Record of Equipment, item 5 is replaced by the following:

"5.1 Voyage data recorder (VDR);

5.2 Simplified voyage data recorder (S-VDR)[3]",

and a new item 14 is inserted after the existing item 13, as follows:

"14 IAMSAR Manual, Volume III."

RÉSOLUTION MSC.171(79)

(adoptée le 9 décembre 2004)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988") concernant la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-dix-neuvième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2006 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2006, s'ils sont acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joint en annexe à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

MODIFICATIONS ET AJOUTS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers**

1 Sur le modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers, insérer entre la section commençant par les mots : "Le présent certificat est valable jusqu'au" et la section commençant par les mots "Délivré à", la nouvelle section suivante :

"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : .....".
*(jj/mm/aaaa)*

**Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge**

2 Sur le modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, insérer entre la section commençant par les mots : "Le présent certificat est valable jusqu'au" et la section commençant par les mots "Délivré à", la nouvelle section suivante :

"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : .....".
*(jj/mm/aaaa)*

**Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge**

3 Sur le modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, insérer entre la section commençant par les mots : "Le présent certificat est valable jusqu'au" et la section commençant par les mots "Délivré à", la nouvelle section suivante :

"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : .....".
*(jj/mm/aaaa)*

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E)**

4 Remplacer la section 3 actuelle par ce qui suit :

"3 **Détail des systèmes et du matériel de navigation**

| | Matériel | Dispositions existantes |
|---|---|---|
| 1.1 | Compas magnétique étalon* | ..... |
| 1.2 | Compas magnétique de rechange* | ..... |
| 1.3 | Gyrocompas* | ..... |
| 1.4 | Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas* | ..... |
| 1.5 | Répétiteur du relèvement au gyrocompas* | |
| 1.6 | Système de contrôle du cap ou de la route* | ..... |
| 1.7 | Taximètre ou dispositif de relèvement au compas* | |
| 1.8 | Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements | ..... |
| 1.9 | Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)* | ..... |
| 2.1 | Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Dispositif de secours pour ECDIS | ..... |
| 2.3 | Publications nautiques | ..... |
| 2.4 | Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques | ..... |
| 3.1 | Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre*,** | ..... |
| 3.2 | Radar à 9 GHz* | ..... |
| 3.3 | Deuxième radar (à 3 GHz/à 9GHz**)* | ..... |
| 3.4 | Aide de pointage radar automatique (APRA)* | ..... |
| 3.5 | Aide à la poursuite automatique* | ..... |
| 3.6 | Deuxième aide à la poursuite automatique* | ..... |
| 3.7 | Aide de pointage électronique* | ..... |
| 4 | Système d'identification automatique (AIS) | ..... |
| 5.1 | Enregistreur des données du voyage (VDR)** | ..... |
| 5.2 | Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR)** | ..... |
| 6.1 | Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface)* | |
| 6.2 | Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (par rapport au fond, dans les sens avant et transversal)* | ..... |
| 6.3 | Sondeur à écho* | ..... |
| 7.1 | Indicateur de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement* | ..... |
| 7.2 | Indicateur du taux de giration* | ..... |
| 8 | Dispositif de réception des signaux sonores* | ..... |
| 9 | Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner* | ..... |
| 10 | Fanal à signaux de jour* | ..... |
| 11 | Réflecteur radar* | |
| 12 | Code international de signaux | |
| 13 | Manuel IAMSAR, Volume III | |

* D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il doit être indiqué lesquels.

** Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge**

5 Sur le modèle de Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, insérer entre la section commençant par les mots : "Le présent certificat est valable jusqu'au" et la section commençant par les mots "Délivré à", la nouvelle section suivante :

"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : .....".
*(jj/mm/aaaa)*

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge**

6 Sur le modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge, insérer entre la section commençant par les mots : "Le présent certificat est valable jusqu'au" et la section commençant par les mots "Délivré à", la nouvelle section suivante :

"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : .....".
*(jj/mm/aaaa)*

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle C)**

7 Dans la fiche d'équipement, remplacer le point 5 du tableau par ce qui suit :

"5.1 Enregistreur des données du voyage (VDR);

5.2 Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR)[3];

et ajouter dans le tableau le nouveau point 14 après le point 13, comme suit :

"14 Manuel IAMSAR, volume III".

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.171(79)
(принята 9 декабря 2004 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой "Конвенция") и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого "Протокол СОЛАС 1988 года"), касающуюся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят девятой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к дополнению к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2006 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2006 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна**

1 В форме Свидетельства о безопасности пассажирского судна между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".
*(дд.мм.гггг)*

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции**

2 В форме Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".
*(дд.мм.гггг)*

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

3 В форме Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".
*(дд.мм.гггг)*

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма E)**

4 Существующий раздел 3 заменяется следующим:

"3 **Описание навигационных систем и оборудования**

| Наименование | | Фактическое наличие |
|---|---|---|
| 1.1 | Главный магнитный компас* | ..... |
| 1.2 | Запасной магнитный компас * | ..... |
| 1.3 | Гирокомпас* | ..... |
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для указания курса* | ..... |
| 1.5 | Репитер гирокомпаса для пеленгования* | ..... |
| 1.6 | Система управления курсом или траекторией движения* | ..... |
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | ..... |
| 1.8 | Средства корректировки курса и пеленгов | ..... |
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | ..... |
| | | ..... |
| 2.1 | Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)** | ..... |
| 2.2 | Устройства резервирования ЭКНИС | ..... |
| 2.3 | Морские навигационные пособия | ..... |
| 2.4 | Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий | ..... |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы*, ** | ..... |
| 3.2 | Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц* | ..... |
| 3.3 | Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц**)* | ..... |
| 3.4 | Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* | ..... |
| 3.5 | Средство автосопровождения* | ..... |
| 3.6 | Второе средство автосопровождения* | ..... |
| 3.7 | Средство электронной прокладки* | ..... |

| | Наименование | Фактическое наличие |
|---|---|---|
| 4 | Автоматическая идентификационная система (АИС) | ..... |
| 5.1 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)** | ..... |
| 5.2 | Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД)** | ..... |
| 6.1 | Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)* | ..... |
| 6.2 | Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)* | ..... |
| 6.3 | Эхолот* | ..... |
| 7.1 | Указатель руля, гребного винта, упора, шага и режима работы* | ..... |
| 7.2 | Указатель скорости поворота* | ..... |
| 8 | Система приема внешних звуковых сигналов* | ..... |
| 9 | Телефон для связи с аварийным постом управления рулем* | ..... |
| 10 | Лампа дневной сигнализации* | ..... |
| 11 | Радиолокационный отражатель* | ..... |
| 12 | Международный свод сигналов | ..... |
| 13 | Том III Руководства МАМПС | ..... |

* Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства выполнения этого требования. В случае использования других средств, они должны быть указаны.

** Ненужное зачеркнуть.".

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию**

5 В форме Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".
*(дд.мм.гггг)*

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна**

6 В форме Свидетельства о безопасности грузового судна между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".
*(дд.мм.гггг)*

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма С)**

7 Пункт 5 Перечня оборудования заменяется следующим:

"5.1 Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)

5.2 Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД)[3]",

и после существующего пункта 13 включается следующий новый пункт 14:

"14 Том III Руководства МАМПС".

RESOLUCIÓN MSC.171(79)
(adoptada el 9 de diciembre de 2004)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio") y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS"), en relación con el procedimiento para enmendarlo,

HABIENDO EXAMINADO, en su 79° periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio y con el artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas al apéndice del Anexo de dicho Protocolo, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS o de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado sus objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a tomar nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2006, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en su anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje**

1 En el modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje se introduce la siguiente nueva sección, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:....."
*(dd/mm/aaaa)*

**Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga**

2 En el modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se introduce la siguiente nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:....."
*(dd/mm/aaaa)*

**Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga**

3 En el modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga se introduce la siguiente nueva sección, entre que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:....."
*(dd/mm/aaaa)*

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)

4 Se sustituye la sección 3 actual por la siguiente:

"3 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

| | Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 1.1 | Compás magnético magistral* | ..... |
| 1.2 | Compás magnético de respeto* | ..... |
| 1.3 | Girocompás* | ..... |
| 1.4 | Repetidor del rumbo indicado por el girocompás* | ..... |
| 1.5 | Repetidor de la demora indicada por el girocompás* | ..... |
| 1.6 | Sistema de control del rumbo o de la derrota* | ..... |
| 1.7 | Taxímetro o dispositivo para leer las demoras* | ..... |
| 1.8 | Medios para corregir el rumbo y la demora | ..... |
| 1.9 | Dispositivo transmisor del rumbo (DTR) * | ..... |
| 2.1 | Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)** | ..... |
| 2.2 | Medios auxiliares para los SIVCE | ..... |
| 2.3 | Publicaciones náuticas | ..... |
| 2.4 | Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas | ..... |
| 3.1 | Receptor para el sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal*,** | ..... |
| 3.2 | Radar de 9 GHz* | ..... |
| 3.3 | Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)* | ..... |
| 3.4 | Ayuda de punteo radar automática (APRA)* | ..... |
| 3.5 | Ayuda de seguimiento automática* | ..... |
| 3.6 | Segunda ayuda de seguimiento automática | ..... |
| 3.7 | Ayuda de punteo electrónica* | ..... |
| 4 | Sistema de identificación automática (SIA) | ..... |
| 5.1 | Registrador de datos de la travesía (RDT)** | ..... |
| 5.2 | Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) ** | ..... |
| 6.1 | Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)* | ..... |
| 6.2 | Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)* | ..... |
| 6.3 | Ecosonda* | ..... |
| 7.1 | Indicadores de la posición del timón, el sentido de giro, el empuje y el paso de las hélices, así como de la modalidad de funcionamiento* | ..... |
| 7.2 | Indicador de la velocidad de giro* | ..... |
| 8 | Sistema de recepción de señales acústicas* | ..... |
| 9 | Teléfono para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia* | ..... |
| 10 | Lámpara de señales diurnas* | ..... |
| 11 | Reflector de radar* | ..... |
| 12 | Código Internacional de Señales | ..... |
| 13 | Manual IAMSAR, Volumen III | ..... |

* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios para cumplir esta prescripción. En caso de que se utilicen otros medios, deberán especificarse.

** Táchese según corresponda."

Modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga

5 En el modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga se introduce la siguiente, nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: ....."
*(dd/mm/aaaa)*

Modelo de Certificado de seguridad para buque de carga

6 En el modelo de Certificado de seguridad para buque de carga se introduce la siguiente nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: ....."
*(dd/mm/aaaa)*

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo C)

7 En el inventario del equipo, se sustituye el punto 5 por el siguiente texto:

"5.1 Registrador de datos de la travesía (RDT);

5.2 Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)[3]",

y se añade un nuevo punto 14 después del punto 13 actual, del siguiente tenor:

"14 Manual IAMSAR, volumen III"

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, adopted on 9 December 2004 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its seventy-ninth session, in accordance with article VIII of the Convention, and attached at annex to resolution MSC.170(79), the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa soixante-dix-neuvième session le 9 décembre 2004, conformément à l'article VIII de la Convention, et qui font l'objet de l'annexe de la résolution MSC.170(79) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 9 декабря 2004 года, на семьдесят девятой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации, в соответствии со статьей VIII Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.170(79) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, adoptadas el 9 de diciembre de 2004, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 79° período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, mediante la resolución MSC.170(79), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional. R. P. Barnes

London,
Londres, le
Лондон,
Londres, 10 July, 2005

2004 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.154(78))

AMENDEMENTS DE 2004 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.154(78))

ПОПРАВКИ 2004 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.154(78))

ENMIENDAS DE 2004 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.154(78))

RESOLUTION MSC.154(78)
(adopted on 20 May 2004)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-eighth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006 unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)

1 In section 2, item 9 is deleted and items 10, 10.1 and 10.2 are renumbered as items 9, 9.1 and 9.2 respectively.

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)

2 In section 2, item 9 is deleted and items 10, 10.1 and 10.2 are renumbered as items 9, 9.1 and 9.2 respectively.

RÉSOLUTION MSC.154(78)
(adoptée le 20 mai 2004)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988") concernant la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-dix-huitième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2006 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2006 s'ils sont acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joint en annexe à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988
RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À APPORTER À L'APPENDICE
DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (modèle E)

1 Dans la section 2, supprimer le point 9 et renuméroter les points 10, 10.1 et 10.2 qui deviennent respectivement les points 9, 9.1 et 9.2.

Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (modèle C)

2 Dans la section 2, supprimer le point 9 et renuméroter les points 10, 10.1 et 10.2 qui deviennent respectivement les points 9, 9.1 et 9.2.

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.154(78)
(принята 20 мая 2004 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой "Конвенция") и на статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого "Протокол СОЛАС 1988 года"), касающуюся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят восьмой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к Дополнению к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2006 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2006 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма E)**

1 В разделе 2 пункт 9 исключается и пункты 10, 10.1 и 10.2 перенумеровываются в пункты 9, 9.1 и 9.2 соответственно.

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма C)**

2 В разделе 2 пункт 9 исключается и пункты 10, 10.1 и 10.2 перенумеровываются в пункты 9, 9.1 и 9.2 соответственно.

RESOLUCIÓN MSC.154(78)
(adoptada el 20 de mayo de 2004)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo de 1988") referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988,

HABIENDO EXAMINADO en su 78° periodo de sesiones enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006, a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2006, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean parte en el Protocolo de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)**

1 En la sección 2, se suprime el apartado 9 y los apartados 10, 10.1 y 10.2 pasan a ser los apartados 9, 9.1 y 9.2, respectivamente.

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)**

2 En la sección 2, se suprime el apartado 9 y los apartados 10, 10.1 y 10.2 pasan a ser los apartados 9, 9.1 y 9.2, respectivamente.

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, adopted on 20 May 2004 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its eighty-fourth session, in accordance with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol of 1988 relating thereto, and attached at annex to resolution MSC.154(78), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements au Protocole de 1988 à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-quatrième session le 20 mai 2004, conformément à l'article VIII de la Convention et à l'article VI du Protocole de 1988 y relatif, et qui font l'objet de l'annexe de la résolution MSC.154(78) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 20 мая 2004 года на семьдесят восьмой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола 1988 к ней, изложенных в приложении к резолюции MSC.154(78) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, adoptadas el 20 de mayo de 2004, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 78º período de sesiones de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, mediante la resolución MSC.154(78), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale: R. P. Ba

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London, 9th May 2006.
Londres le,
Лондон,
Londres,

تعديلات عام 2002 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

(القرار MSC. 124(75))

《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》
的 2002 年修正案

（第 MSC.124(75)号决议）

2002 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

(Resolution MSC.124(75))

AMENDEMENTS DE 2002 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

(Résolution MSC.124(75))

ПОПРАВКИ 2002 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

(Резолюция MSC.124(75))

ENMIENDAS DE 2002 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

(Resolución MSC.124(75))

第 MSC.124（75）号决议
（2002 年 5 月 24 日通过）

通过《1974 年国际海上人命安全公约的
1988 年议定书》的修正案

海上安全委员会，

忆及有关本委员会职能的《国际海事组织公约》第 28（b）条，

进一步忆及有关《1988 年 SOLAS 议定书》的修正程序的《1974 年国际海上人命安全公约》（SOLAS）（以下称为“公约”）的第Ⅷ（b）条和公约的《1988 年议定书》(以下简称《1988 年 SOLAS 议定书》)的第Ⅵ条，

在其第 75 次会议上，审议了按公约第Ⅷb(i)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第Ⅵ条提议和分发的《1988 年 SOLAS 议定书》的修正案，

1. 按照公约第Ⅷ(b)(iv)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第Ⅵ条，通过了《1988 年 SOLAS 议定书》附则的中附录的修正案，其条文载于本决议附件中；

2. 按照公约第Ⅷ(b)(vi)(2)(bb)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第Ⅵ条，决定该修正案应于 2003 年 7 月 1 日视为已被接受，除非在该日期之前，有三分之一以上的《1988 年 SOLAS 议定书》当事国或者其合计商船队不少于世界商船总吨位 50%的当事国通知反对该修正案；

3. 请各有关当事国注意，按照公约第Ⅷ(b)(vii)(2)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第Ⅵ条，在修正案按照上述第 2 段被接受后，应于 2004 年 1 月 1 日生效；

4. 要求秘书长按照公约第Ⅷ (b)(v)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第Ⅵ条，将本决议和载于附件中的修正案条文的核证副本发送给《1988 年 SOLAS 议定书》的所有当事国；

5. 进一步要求秘书长将本决议及其附件的副本发送给不是《1988 年 SOLAS 议定书》当事国的本组织会员。

附 件

《1974 年国际海上人命安全公约的
1988 年议定书》的修正案

附 录

《1974 年国际海上人命安全公约》附则的附录的修改和补充

客船安全证书的设备记录（格式 P）

1 删去第 3 节中的第 7 和 8 项及相关的脚注。

货船无线电安全证书的设备记录（格式 R）

2 删去第 2 节中的第 7 和 8 项及相关的脚注。

3 删去第 4 节。

货船安全证书的设备记录（格式 C）

4 删去第 3 节中的第 7 和 8 项及相关的脚注。

RESOLUTION MSC.124(75)
(adopted on 24 May 2002)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-fifth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2003, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2004, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

**Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)**

1 In section 3, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R)**

2 In section 2, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

3 Section 4 is deleted.

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)**

4 In section 3, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

RÉSOLUTION MSC.124(75)
(adoptée le 24 mai 2002)

ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988") relatifs aux procédures d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-quinzième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2003 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2004 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, en conformité avec l'article VIII b) v) de la Convention et l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À APPORTER À L'APPENDICE DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)**

1 À la section 3, supprimer les rubriques 7 et 8, ainsi que les notes de bas de page correspondantes.

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (Modèle R)**

2 À la section 2, supprimer les rubriques 7 et 8, ainsi que les notes de bas de page correspondantes.

3 Supprimer la section 4.

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C)**

4 À la section 3, supprimer les rubriques 7 et 8, ainsi que les notes de bas de page correspondantes.

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.124(75)
(принята 24 мая 2002 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой "Конвенция") и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого "Протокол 1988 года к Конвенции СОЛАС"), касающиеся процедуры внесения поправок в Протокол 1988 года к Конвенции СОЛАС,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят пятой сессии поправки к Протоколу 1988 года к Конвенции СОЛАС, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС поправки к дополнению к приложению к Протоколу 1988 года к Конвенции СОЛАС, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2003 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50 % мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ заинтересованным Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС поправки вступают в силу 1 января 2004 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма P)**

1 В разделе 3 пункты 7 и 8 и относящиеся к ним подстрочные примечания исключаются.

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма R)**

2 В разделе 2 пункты 7 и 8 и относящиеся к ним подстрочные примечания исключаются.

3 Раздел 4 исключается.

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма C)**

4 В разделе 3 пункты 7 и 8 и относящиеся к ним подстрочные примечания исключаются.

RESOLUCIÓN MSC.124(75)
(aprobada el 24 de mayo de 2002)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en adelante denominado "el Convenio" y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio, en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS", referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS,

HABIENDO EXAMINADO, en su 75° periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio y con el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio y con el artículo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y con el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2003, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS o de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2004, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de pasaje (Modelo P)**

1 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 3, así como las correspondientes notas a pie de página.

**Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga (Modelo R)**

2 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 2, así como las correspondientes notas a pie de página.

3 Se suprime la sección 4.

**Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de carga (Modelo C)**

4 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 3, así como las correspondientes notas a pie de página.

مرفق

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

تذييل

تعديلات وإضافات على تذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة
الأرواح في البحار لعام 1974

سجل المعدات التابع لشهادة سلامة سفينة ركاب (النموذج P)

1 في القسم 3 ، يحذف البندان 7 و8 والحاشيتان المتصلتان بهما .

سجل المعدات التابع لشهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R)

2 في القسم 2 ، يحذف البندان 7 و8 والحاشيتان المتصلتان بهما .

3 يحذف القسم 4 .

سجل المعدات التابع لشهادة سلامة سفينة بضائع (النموذج C)

4 في القسم 3 ، يحذف البندان 7 و8 والحاشيتان المتصلتان بهما .

القرار MSC. 124(75)
(المعتمد في 24 أيار/مايو 2002)

اعتماد تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VIII(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) لعام 1974 (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") ، والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية (المشار إليه فيما بعد باسم "بروتوكول سولاس لعام 1988") ، اللتين تتصلان بالاجراءات التي يتعين اتباعها لدى ادخال تعديل على بروتوكول سولاس لعام 1988 ،

وإذ درست ، في دورتها الخامسة والسبعين ، تعديلات على بروتوكول سولاس لعام 1988 اقترحت وعممت بموجب المادة VIII(ب)(i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ،

1. تعتمد ، وفقًا للمادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، التعديلات على بروتوكول سولاس لعام 1988 ، الوارد نصها في مرفق القرار الحالي ؛

2. تقرر ، وفقًا للمادة VIII(ب)(vi)(2)(ب ب) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، اعتبار التعديلات مقبولة في 1 تموز/يوليو 2003 ما لم يتم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول سولاس لعام 1988 أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50% على الأقل من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالاخطار عن اعتراضاتها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تحيط علمًا بأن التعديلات ستدخل ، وفقًا للمادة VIII(ب)(vii)(2) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2004 إثر قبولها وفقًا للفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقًا للمادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف في بروتوكول سولاس لعام 1988 نسخًا مصدقة من القرار الحالي ونص التعديلات الواردة في المرفق ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول سولاس لعام 1988 نسخًا من هذا القرار ومرفقه .

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتمدت في الدورة الخامسة والسبعين للجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في 24 أيار/مايو 2002 وفقا للمادة VIII من الاتفاقية والمادة VI من البروتوكول . ويرد هذا النص في مرفق قرار اللجنة MSC. 124(75) ، وقد أودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会第七十五次会议于 2002 年 5 月 24 日按照《安全公约》第八条及其《议定书》第六条通过并载于该委员会第 MSC.124(75)号决议附件中的《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》附件的附录的修正案文本的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the appendix to the Annex to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted at the seventy-fifth session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 24 May 2002 in conformity with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol and set out in the annex to resolution MSC. 124(75) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'appendice à l'Annexe du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale a adoptés le 24 mai 2002 à sa soixante-quinzième session conformément à l'article VIII de la Convention et à l'article VI du Protocole et qui figurent en annexe à la résolution MSC.124(75) du Comité; l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к дополнению к приложению к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных на семьдесят пятой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 24 мая 2002 года в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола и изложенных в приложении к резолюции MSC.124(75) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al apéndice del Anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 24 de mayo de 2002 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 75º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio y en el artículo VI del Protocolo, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.124(75) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ،

伦敦，

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

24 -I -2003

J/8786(A/C/E/F/R/C)

تعديلات عام 2000 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، بصيغتها المعدلة

(القرار MSC. 100(73))

经修正的《1974 年国际海上人命安全公约
1988 年议定书》的 2000 年修正案

(第 MSC.100(73)号决议)

2000 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988
RELATING TO THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED
(Resolution MSC.100(73))

AMENDEMENTS DE 2000 AU PROTOCOLE DE 1988
RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE
(Résolution MSC.100(73))

ПОПРАВКИ 2000 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.100(73))

ENMIENDAS DE 2000 AL PROTOCOLO DE 1988
RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
(Resolución MSC.100(73))

第 MSC.100(73)号决议
（2000 年 12 月 5 日通过）

# 通过经修正的《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职责的第 28(b)条，

还忆及《1974 年国际海上人命安全公约（SOLAS）》（以下简称“本公约”）第 VIII(b)条和本公约的 1988 年议定书（以下简称《1988 年 SOLAS 议定书》）第 VI(c)条关于《1988 年 SOLAS 议定书》附件的附录的修正程序，

在其第 73 次会议上，审议了根据公约第 VIII(b)(i)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第 VI(c)条提议并分发的《1988 年 SOLAS 议定书》附件的附录的修正案，

1. 根据本公约第 VIII(b)(iv)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第 VI 条，通过了《1988 年 SOLAS 议定书》附件的附录的修正案，其条文列于本决议附件中；

2. 根据本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第 VI(c)条，决定修正案应于 2002 年 1 月 1 日视为已被接受，除非在此日期之前，有超过三分之一的《1988 年 SOLAS 议定书》当事国或合计商船总吨位不少于世界商船总吨位 50％的当事国，通知其反对该修正案；

3. 请当事国注意，根据本公约第 VIII(b)(vii)(2)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第 VI(c)条，修正案依上述第 2 段被接受后，应于 2002 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘书长按照本公约第 VIII(b)(v)条和《1988 年 SOLAS 议定书》第 VI(c)条，将本决议和附件中所载修正案条文的核证副本发送《1988 年 SOLAS 议定书》的所有当事国；

5. 还要求秘书长将本决议及其附件的副本发送不是《1988 年 SOLAS 议定书》当事国的本组织会员。

## 附 件

## 经修正的《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》修正案

## 附 录

### 对《1974 年国际海上人命安全公约》附件的附录的修订和增补

客船安全证书的设备记录（格式 P）

1 删去原第 5 节和第 6 节及相关脚注，插入新第 5 节如下：

“5 航行系统和设备细目

| | 项 目 | 实际配备 |
|---|---|---|
| 1.1 | 标准磁罗经* | ..... |
| 1.2 | 备用磁罗经* | ..... |
| 1.3 | 电罗经* | ..... |
| 1.4 | 电罗经航向中继器* | ..... |
| 1.5 | 电罗经方位中继器* | ..... |
| 1.6 | 航向或航迹控制系统* | ..... |
| 1.7 | 哑罗经或罗经方位仪* | ..... |
| 1.8 | 航向和方位修正装置 | ..... |
| 1.9 | 航向发射仪(THD)* | ..... |
| 2.1 | 海图 / 电子海图显示和信息系统(ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | ECDIS 后备安排 | ..... |
| 2.3 | 航海出版物 | ..... |
| 2.4 | 电子版航海出版物的后备安排 | ..... |
| 3.1 | 全球导航卫星系统/地面无线电导航系统接收机*，** | ..... |
| 3.2 | 9 GHz 雷达* | ..... |
| 3.3 | 第二套雷达(3 GHz/9 GHz**)* | ..... |
| 3.4 | 自动雷达标绘仪（ARPA）* | ..... |
| 3.5 | 自动跟踪仪* | ..... |
| 3.6 | 第二套自动跟踪仪* | ..... |
| 3.7 | 电子绘图仪* | ..... |
| 4 | 自动识别系统(AIS) | ..... |
| 5 | 航行数据记录仪（VDR） | ..... |
| 6.1 | (水中)速度和距离测量仪* | ..... |
| 6.2 | (船舶向前和垂直龙骨方向对岸)速度和距离测量仪* | ..... |
| 7 | 回声测深仪* | ..... |
| 8.1 | 舵、推进器、推力、螺距和操作方式显示器* | ..... |
| 8.2 | 旋回角速率指示器* | ..... |
| 9 | 声响接收系统* | ..... |
| 10 | 通向应急操舵位置的电话* | ..... |
| 11 | 日光信号灯* | ..... |
| 12 | 雷达反射器* | ..... |
| 13 | 国际信号规则 | ..... |

---

* 根据第 V / 19 条，允许满足此要求的替代装置。如果是其它装置，应予写明。

** 视情删去。”

货船设备安全证书的设备记录(格式 E)

2 删去原第 3 节及相关脚注，插入新第 3 节如下：

“3 航行系统和设备细目

| | 项 目 | 实际配备 |
|---|---|---|
| 1.1 | 标准磁罗经* | ..... |
| 1.2 | 备用磁罗经* | ..... |
| 1.3 | 电罗经* | ..... |
| 1.4 | 电罗经航向中继器* | ..... |
| 1.5 | 电罗经方位中继器* | ..... |
| 1.6 | 航向或航迹控制系统* | ..... |
| 1.7 | 哑罗经或罗经方位仪* | ..... |
| 1.8 | 航向和方位修正装置 | ..... |
| 1.9 | 航向发射仪(THD)* | ..... |
| 2.1 | 海图 / 电子海图显示和信息系统(ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | ECDIS 后备安排 | ..... |
| 2.3 | 航海出版物 | ..... |
| 2.4 | 电子版航海出版物的后备安排 | ..... |
| 3.1 | 全球导航卫星系统/地面无线电导航系统接收机*，** | ..... |
| 3.2 | 9 GHz 雷达* | ..... |
| 3.3 | 第二套雷达(3 GHz/9 GHz**)* | ..... |
| 3.4 | 自动雷达标绘仪（ARPA）* | ..... |
| 3.5 | 自动跟踪仪* | ..... |
| 3.6 | 第二套自动跟踪仪* | ..... |
| 3.7 | 电子绘图仪* | ..... |
| 4 | 自动识别系统(AIS) | ..... |
| 5 | 航行数据记录仪（VDR） | ..... |
| 6.1 | (水中)速度和距离测量仪* | ..... |

| | 项 目 | 实际配备 |
|---|---|---|
| 6.2 | (船舶向前和垂直龙骨方向对岸)速度和距离测量仪* | ..... |
| 7 | 回声测深仪* | ..... |
| 8.1 | 舵、推进器、推力、螺距和操作方式显示器* | ..... |
| 8.2 | 旋回角速率指示器* | ..... |
| 9 | 声响接收系统* | ..... |
| 10 | 通向应急操舵位置的电话* | ..... |
| 11 | 日光信号灯* | ..... |
| 12 | 雷达反射器* | ..... |
| 13 | 国际信号规则 | ..... |

* 根据第 V / 19 条，允许满足此要求的替代装置。如果是其它装置，应予写明。

** 视情删去。”

货船安全证书的设备记录(格式 C)

3 删去原第 5 节和第 6 节及相关脚注，插入新第 5 节如下：

“5 航行系统和设备细目

| | 项 目 | 实际配备 |
|---|---|---|
| 1.1 | 标准磁罗经* | ..... |
| 1.2 | 备用磁罗经* | ..... |
| 1.3 | 电罗经* | ..... |
| 1.4 | 电罗经航向中继器* | ..... |
| 1.5 | 电罗经方位中继器* | ..... |
| 1.6 | 航向或航迹控制系统* | ..... |
| 1.7 | 磁罗经或罗经方位仪* | ..... |
| 1.8 | 航向和方位修正装置 | ..... |
| 1.9 | 航向发射仪(THD)* | ..... |
| 2.1 | 海图 / 电子海图显示和信息系统(ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | ECDIS 后备安排 | ..... |
| 2.3 | 航海出版物 | ..... |
| 2.4 | 电子版航海出版物的后备安排 | ..... |
| 3.1 | 全球导航卫星系统/地面无线电导航系统接收机*，** | ..... |
| 3.2 | 9 GHz 雷达* | ..... |
| 3.3 | 第二套雷达(3 GHz/9 GHz**)* | ..... |
| 3.4 | 自动雷达标绘仪（ARPA）* | ..... |
| 3.5 | 自动跟踪仪* | ..... |
| 3.6 | 第二套自动跟踪仪* | ..... |
| 3.7 | 电子绘图仪* | ..... |
| 4 | 自动识别系统(AIS) | ..... |
| 5 | 航行数据记录仪（VDR） | ..... |
| 6.1 | (水中)速度和距离测量仪* | ..... |

| | 项 目 | 实际配备 |
|---|---|---|
| 6.2 | (船舶向前和垂直龙骨方向对岸)速度和距离测量仪* | ..... |
| 7 | 回声测深仪* | ..... |
| 8.1 | 舵、推进器、推力、螺距和操作方式显示器* | ..... |
| 8.2 | 旋回角速率指示器* | ..... |
| 9 | 声响接收系统* | ..... |
| 10 | 通向应急操舵位置的电话* | ..... |
| 11 | 日光信号灯* | ..... |
| 12 | 雷达反射器* | ..... |
| 13 | 国际信号规则 | ..... |

* 根据第 V / 19 条，允许满足此要求的替代装置。如果是其它装置，应予写明。

** 视情删去。”

RESOLUTION MSC.100(73)
(adopted on 5 December 2000)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", and article VI(c) of the Protocol of 1988 relating to the Convention hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol" concerning the procedure for amending the appendix to the annex to the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-third session, amendments to the appendix to the annex to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI(c) of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI(c) of the 1988 SOLAS Protocol, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2002, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Parties to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI(c) of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2002, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI(c) of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

**Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)**

1 Existing sections 5 and 6 and related footnotes are deleted and a new section 5 is inserted as follows:

"5 **Details of navigational systems and equipment**

| | Item | Actual provision |
|---|---|---|
| 1.1 | Standard magnetic compass* | ..... |
| 1.2 | Spare magnetic compass* | ..... |
| 1.3 | Gyro compass* | ..... |
| 1.4 | Gyro compass heading repeater* | ..... |
| 1.5 | Gyro compass bearing repeater* | ..... |
| 1.6 | Heading or track control system* | ..... |
| 1.7 | Pelorus or compass bearing device* | ..... |
| 1.8 | Means of correcting heading and bearings | ..... |
| 1.9 | Transmitting heading device (THD)* | ..... |
| 2.1 | Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Back up arrangements for ECDIS | ..... |
| 2.3 | Nautical publications | ..... |
| 2.4 | Back up arrangements for electronic nautical publications | ..... |
| 3.1 | Receiver for a global navigation satellite system/ terrestrial radionavigation system*, ** | ..... |
| 3.2 | 9 GHz radar* | ..... |
| 3.3 | Second radar (3 GHz/ 9 GHZ**)* | ..... |
| 3.4 | Automatic radar plotting aid (ARPA)* | ..... |
| 3.5 | Automatic tracking aid* | ..... |
| 3.6 | Second automatic tracking aid* | ..... |
| 3.7 | Electronic plotting aid* | ..... |
| 4 | Automatic identification system (AIS) | ..... |
| 5 | Voyage data recorder (VDR) | ..... |
| 6.1 | Speed and distance measuring device (through the water)* | ..... |
| 6.2 | Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)* | ..... |
| 7 | Echo sounding device* | ..... |
| 8.1 | Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator* | ..... |
| 8.2 | Rate of turn indicator* | ..... |
| 9 | Sound reception system* | ..... |
| 10 | Telephone to emergency steering position* | ..... |
| 11 | Daylight signalling lamp* | ..... |
| 12 | Radar reflector* | ..... |
| 13 | International Code of Signals | ..... |

* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

** Delete as appropriate."

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)**

2 Existing section 3 and related footnote are deleted and a new section 3 is inserted as follows:

"3 **Details of navigational systems and equipment**

| | Item | Actual provision |
|---|---|---|
| 1.1 | Standard magnetic compass* | ..... |
| 1.2 | Spare magnetic compass* | ..... |
| 1.3 | Gyro compass* | ..... |
| 1.4 | Gyro compass heading repeater* | ..... |
| 1.5 | Gyro compass bearing repeater* | ..... |
| 1.6 | Heading or track control system* | ..... |
| 1.7 | Pelorus or compass bearing device* | ..... |
| 1.8 | Means of correcting heading and bearings | ..... |
| 1.9 | Transmitting heading device (THD)* | ..... |
| 2.1 | Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Back up arrangements for ECDIS | ..... |
| 2.3 | Nautical publications | ..... |
| 2.4 | Back up arrangements for electronic nautical publications | ..... |
| 3.1 | Receiver for a global navigation satellite system/ terrestrial radionavigation system*, ** | ..... |
| 3.2 | 9 GHz radar* | ..... |
| 3.3 | Second radar (3 GHz/ 9 GHZ**)* | ..... |
| 3.4 | Automatic radar plotting aid (ARPA)* | ..... |
| 3.5 | Automatic tracking aid* | ..... |
| 3.6 | Second automatic tracking aid* | ..... |
| 3.7 | Electronic plotting aid* | ..... |
| 4 | Automatic identification system (AIS) | ..... |
| 5 | Voyage data recorder (VDR) | ..... |
| 6.1 | Speed and distance measuring device (through the water)* | ..... |
| 6.2 | Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)* | ..... |
| 7 | Echo sounding device* | ..... |
| 8.1 | Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator* | ..... |
| 8.2 | Rate of turn indicator* | ..... |
| 9 | Sound reception system* | ..... |
| 10 | Telephone to emergency steering position* | ..... |
| 11 | Daylight signalling lamp* | ..... |
| 12 | Radar reflector* | ..... |
| 13 | International Code of Signals | ..... |

* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

** Delete as appropriate."

**Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)**

3 Existing sections 5 and 6 and related footnote are deleted and a new section 5 is inserted as follows:

"5 **Details of navigational systems and equipment**

| | Item | Actual provision |
|---|---|---|
| 1.1 | Standard magnetic compass* | ..... |
| 1.2 | Spare magnetic compass* | ..... |
| 1.3 | Gyro compass* | ..... |
| 1.4 | Gyro compass heading repeater* | ..... |
| 1.5 | Gyro compass bearing repeater* | ..... |
| 1.6 | Heading or track control system* | ..... |
| 1.7 | Pelorus or compass bearing device* | ..... |
| 1.8 | Means of correcting heading and bearings | ..... |
| 1.9 | Transmitting heading device (THD)* | ..... |
| 2.1 | Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Back up arrangements for ECDIS | ..... |
| 2.3 | Nautical publications | ..... |
| 2.4 | Back up arrangements for electronic nautical publications | ..... |
| 3.1 | Receiver for a global navigation satellite system/ terrestrial radionavigation system*, ** | ..... |
| 3.2 | 9 GHz radar* | ..... |
| 3.3 | Second radar (3 GHz/ 9 GHZ**)* | ..... |
| 3.4 | Automatic radar plotting aid (ARPA)* | ..... |
| 3.5 | Automatic tracking aid* | ..... |
| 3.6 | Second automatic tracking aid* | ..... |
| 3.7 | Electronic plotting aid* | ..... |
| 4 | Automatic identification system (AIS) | ..... |
| 5 | Voyage data recorder (VDR) | ..... |
| 6.1 | Speed and distance measuring device (through the water)* | ..... |
| 6.2 | Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)* | ..... |
| 7 | Echo sounding device* | ..... |
| 8.1 | Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator* | ..... |
| 8.2 | Rate of turn indicator* | ..... |
| 9 | Sound reception system* | ..... |
| 10 | Telephone to emergency steering position* | ..... |
| 11 | Daylight signalling lamp* | ..... |
| 12 | Radar reflector* | ..... |
| 13 | International Code of Signals | ..... |

* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

** Delete as appropriate."

RÉSOLUTION MSC.100(73)
(adoptée le 5 décembre 2000)

ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT EN OUTRE l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), ci-après dénommée "la Convention", et l'article VI c) du Protocole de 1988 relatif à la Convention, ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988", relatifs aux procédures d'amendement de l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-treizième session, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI c) du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI c) du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2002 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI c) du Protocole SOLAS de 1988, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2002 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, en conformité de l'article VIII b) v) de la Convention et de l'article VI c) du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

APPENDICE

MODIFICATIONS ET ADDITIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)**

1 Supprimer les actuelles sections 5 et 6 ainsi que les notes de bas de page correspondantes et insérer la nouvelle section 5 suivante :

"5 **Détail des systèmes et du matériel de navigation**

| | Matériel | Dispositions existantes |
|---|---|---|
| 1.1 | Compas magnétique étalon* | ..... |
| 1.2 | Compas magnétique de rechange* | ..... |
| 1.3 | Gyrocompas* | ..... |
| 1.4 | Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas* | ..... |
| 1.5 | Répétiteur du relèvement au gyrocompas* | |
| 1.6 | Système de contrôle du cap ou de la route* | ..... |
| 1.7 | Taximètre ou dispositif de relèvement au compas* | |
| 1.8 | Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements | ..... |
| 1.9 | Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)* | ..... |
| 2.1 | Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Dispositif de secours pour ECDIS | ..... |
| 2.3 | Publications nautiques | ..... |
| 2.4 | Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques | ..... |
| 3.1 | Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre*, ** | ..... |
| 3.2 | Radar à 9 GHz* | ..... |
| 3.3 | Deuxième radar (à 3 GHz/à 9GHz**)* | ..... |
| 3.4 | Aide de pointage radar automatique (APRA)* | ..... |
| 3.5 | Aide de poursuite automatique* | ..... |

| | Matériel | Dispositions existantes |
|---|---|---|
| 3.6 | Deuxième aide de poursuite automatique* | ..... |
| 3.7 | Aide de pointage électronique* | ..... |
| 4 | Système d'identification automatique (AIS) | ..... |
| 5 | Enregistreur des données du voyage (VDR) | ..... |
| 6.1 | Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface)* | |
| 6.2 | Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (par rapport au fond, dans les sens avant et transversal)* | ..... |
| 7 | Sondeur à écho* | ..... |
| 8.1 | Indicateurs de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement* | ..... |
| 8.2 | Indicateur du taux de giration* | ..... |
| 9 | Dispositif de réception des signaux sonores* | ..... |
| 10 | Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner* | ..... |
| 11 | Fanal à signaux de jour* | ..... |
| 12 | Réflecteur radar* | |
| 13 | Code international de signaux | |

* D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il doit être indiqué lesquels.

** Rayer la mention inutile."

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E)**

2 Supprimer l'actuelle section 3 et la note de bas de page correspondante et insérer la nouvelle section 3 suivante :

**"3 Détail des systèmes et du matériel de navigation**

| | Matériel | Dispositions existantes |
|---|---|---|
| 1.1 | Compas magnétique étalon* | ..... |
| 1.2 | Compas magnétique de rechange* | ..... |
| 1.3 | Gyrocompas* | ..... |
| 1.4 | Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas* | ..... |
| 1.5 | Répétiteur du relèvement au gyrocompas* | ..... |
| 1.6 | Système de contrôle du cap ou de la route* | ..... |
| 1.7 | Taximètre ou dispositif de relèvement au compas* | ..... |
| 1.8 | Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements | ..... |
| 1.9 | Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)* | ..... |
| 2.1 | Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Dispositif de secours pour ECDIS | ..... |
| 2.3 | Publications nautiques | ..... |
| 2.4 | Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques | ..... |
| 3.1 | Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre*,** | ..... |
| 3.2 | Radar à 9 GHz* | ..... |
| 3.3 | Deuxième radar (à 3 GHz/à 9GHz**)* | ..... |
| 3.4 | Aide de pointage radar automatique (APRA)* | ..... |
| 3.5 | Aide de poursuite automatique* | ..... |
| 3.6 | Deuxième aide de poursuite automatique* | ..... |
| 3.7 | Aide de pointage électronique* | ..... |
| 4 | Système d'identification automatique (AIS) | ..... |
| 5 | Enregistreur des données du voyage (VDR) | ..... |
| 6.1 | Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface)* | ..... |
| 6.2 | Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (par rapport au fond, dans les sens avant et transversal)* | ..... |

| | Matériel | Dispositions existantes |
|---|---|---|
| 7 | Sondeur à écho* | ..... |
| 8.1 | Indicateurs de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement* | ..... |
| 8.2 | Indicateur du taux de giration* | ..... |
| 9 | Dispositif de réception des signaux sonores* | ..... |
| 10 | Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner* | ..... |
| 11 | Fanal à signaux de jour* | ..... |
| 12 | Réflecteur radar* | ..... |
| 13 | Code international de signaux | ..... |

* D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il doit être indiqué lesquels.

** Rayer la mention inutile."

**Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C)**

3 Supprimer les actuelles sections 5 et 6 ainsi que les notes de bas de page correspondantes et insérer la nouvelle section 5 suivante :

**"5 Détail des systèmes et du matériel de navigation**

| | Matériel | Dispositions existantes |
|---|---|---|
| 1.1 | Compas magnétique étalon* | ..... |
| 1.2 | Compas magnétique de rechange* | ..... |
| 1.3 | Gyrocompas* | ..... |
| 1.4 | Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas* | ..... |
| 1.5 | Répétiteur du relèvement au gyrocompas* | ..... |
| 1.6 | Système de contrôle du cap ou de la route* | ..... |
| 1.7 | Taximètre ou dispositif de relèvement au compas* | ..... |
| 1.8 | Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements | ..... |
| 1.9 | Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)* | ..... |
| 2.1 | Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Dispositif de secours pour ECDIS | ..... |
| 2.3 | Publications nautiques | ..... |
| 2.4 | Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques | ..... |
| 3.1 | Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre*,** | ..... |
| 3.2 | Radar à 9 GHz* | ..... |
| 3.3 | Deuxième radar (à 3 GHz/à 9GHz**)* | ..... |
| 3.4 | Aide de pointage radar automatique (APRA)* | ..... |
| 3.5 | Aide de poursuite automatique* | ..... |
| 3.6 | Deuxième aide de poursuite automatique* | ..... |
| 3.7 | Aide de pointage électronique* | ..... |
| 4 | Système d'identification automatique (AIS) | ..... |
| 5 | Enregistreur des données du voyage (VDR) | ..... |
| 6.1 | Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface)* | ..... |
| 6.2 | Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (par rapport au fond, dans les sens avant et transversal)* | ..... |
| 7 | Sondeur à écho* | ..... |

| | Matériel | Dispositions existantes |
|---|---|---|
| 8.1 | Indicateurs de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement* | ..... |
| 8.2 | Indicateur du taux de giration* | ..... |
| 9 | Dispositif de réception des signaux sonores* | ..... |
| 10 | Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner* | ..... |
| 11 | Fanal à signaux de jour* | ..... |
| 12 | Réflecteur radar* | ..... |
| 13 | Code international de signaux | ..... |

* D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il doit être indiqué lesquels.

** Rayer la mention inutile."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC. 100(73)
(принята 5 декабря 2000 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, далее именуемой "Конвенция", и статью VI c) Протокола 1988 года к Конвенции, далее именуемого "Протокол 1988 года к Конвенции СОЛАС", касающиеся процедур внесения поправок в дополнение к приложению к Протоколу 1988 года к Конвенции СОЛАС,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят третьей сессии поправки к дополнению к приложению к Протоколу 1988 года к Конвенции СОЛАС, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI c) Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС поправки к дополнению к приложению к Протоколу 1988 года к Конвенции СОЛАС, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI c) Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС, что поправки считаются принятыми 1 января 2002 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50 % мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI c) Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС поправки вступают в силу 1 июля 2002 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI c) Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма P)**

1 Существующие разделы 5 и 6 и относящиеся к ним подстрочные примечания исключаются и включается следующий новый раздел 5:

**"5 Описание навигационных систем и оборудования**

| | Наименование | Фактическое наличие |
|---|---|---|
| 1.1 | Главный магнитный компас* | ..... |
| 1.2 | Запасной магнитный компас* | ..... |
| 1.3 | Гирокомпас* | ..... |
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для указания курса* | ..... |
| 1.5 | Репитер гирокомпаса для пеленгования* | ..... |
| 1.6 | Система управления курсом или траекторией движения* | ..... |
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | ..... |
| 1.8 | Средства корректировки курса и пеленгов | ..... |
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | ..... |
| 2.1 | Морские навигационные карты/Система отображения электронных карт и информации (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Устройства резервирования ECDIS | ..... |
| 2.3 | Морские навигационные пособия | ..... |
| 2.4 | Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий | ..... |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы*, ** | ..... |
| 3.2 | Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц* | ..... |
| 3.3 | Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц**)* | ..... |
| 3.4 | Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* | ..... |
| 3.5 | Средство автосопровождения* | ..... |
| 3.6 | Второе средство автосопровождения* | ..... |
| 3.7 | Средство электронной прокладки* | ..... |
| 4 | Автоматическая система опознавания (АСО) | ..... |
| 5 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) | ..... |
| 6.1 | Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)* | ..... |
| 6.2 | Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)* | ..... |
| 7 | Эхолот* | ..... |
| 8.1 | Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы* | ..... |
| 8.2 | Указатель скорости поворота* | ..... |
| 9 | Система приема звуковых сигналов* | ..... |
| 10 | Телефон для связи с аварийным постом управления рулем* | ..... |
| 11 | Лампа дневной сигнализации* | ..... |
| 12 | Радиолокационный отражатель* | ..... |
| 13 | Международный свод сигналов | ..... |

* Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств они должны быть указаны.

** Ненужное зачеркнуть.".

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма E)**

2 Существующий раздел 3 и относящееся к нему подстрочное примечание исключаются и включается следующий новый раздел 3:

"3 **Описание навигационных систем и оборудования**

| | Наименование | Фактическое наличие |
|---|---|---|
| 1.1 | Главный магнитный компас* | ..... |
| 1.2 | Запасной магнитный компас* | ..... |
| 1.3 | Гирокомпас* | ..... |
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для указания курса* | ..... |
| 1.5 | Репитер гирокомпаса для пеленгования* | ..... |
| 1.6 | Система управления курсом или траекторией движения* | ..... |
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | ..... |
| 1.8 | Средства корректировки курса и пеленгов | ..... |
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | ..... |
| 2.1 | Морские навигационные карты/Система отображения электронных карт и информации (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Устройства резервирования ECDIS | ..... |
| 2.3 | Морские навигационные пособия | ..... |
| 2.4 | Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий | ..... |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы*, ** | ..... |
| 3.2 | Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц* | ..... |
| 3.3 | Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц**)* | ..... |
| 3.4 | Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* | ..... |
| 3.5 | Средство автосопровождения * | ..... |
| 3.6 | Второе средство автосопровождения * | ..... |
| 3.7 | Средство электронной прокладки* | ..... |
| 4 | Автоматическая система опознавания (АСО) | ..... |
| 5 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) | ..... |
| 6.1 | Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)* | ..... |
| 6.2 | Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)* | ..... |
| 7 | Эхолот* | ..... |
| 8.1 | Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы* | ..... |
| 8.2 | Указатель скорости поворота* | ..... |
| 9 | Система приема звуковых сигналов* | ..... |
| 10 | Телефон для связи с аварийным постом управления рулем* | ..... |
| 11 | Лампа дневной сигнализации* | ..... |
| 12 | Радиолокационный отражатель* | ..... |
| 13 | Международный свод сигналов | ..... |

* Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств они должны быть указаны.

** Ненужное зачеркнуть.".

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма C)**

3 Существующие разделы 5 и 6 и относящееся к ним подстрочное примечание исключаются и включается следующий новый раздел 5:

"5 **Описание навигационных систем и оборудования**

| | Наименование | Фактическое наличие |
|---|---|---|
| 1.1 | Главный магнитный компас* | ..... |
| 1.2 | Запасной магнитный компас* | ..... |
| 1.3 | Гирокомпас* | ..... |
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для указания курса* | ..... |
| 1.5 | Репитер гирокомпаса для пеленгования* | ..... |
| 1.6 | Система управления курсом или траекторией движения* | ..... |
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | ..... |
| 1.8 | Средства корректировки курса и пеленгов | ..... |
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | ..... |
| 2.1 | Морские навигационные карты/Система отображения электронных карт и информации (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | Устройства резервирования ECDIS | ..... |
| 2.3 | Морские навигационные пособия | ..... |
| 2.4 | Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий | ..... |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы*, ** | ..... |
| 3.2 | Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц* | ..... |
| 3.3 | Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц**)* | ..... |
| 3.4 | Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* | ..... |
| 3.5 | Средство автосопровождения* | ..... |
| 3.6 | Второе средство автосопровождения* | ..... |
| 3.7 | Средство электронной прокладки* | ..... |
| 4 | Автоматическая система опознавания (АСО) | ..... |
| 5 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) | ..... |
| 6.1 | Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)* | ..... |
| 6.2 | Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)* | ..... |
| 7 | Эхолот* | ..... |
| 8.1 | Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы* | ..... |
| 8.2 | Указатель скорости поворота* | ..... |
| 9 | Система приема звуковых сигналов* | ..... |
| 10 | Телефон для связи с аварийным постом управления рулем* | ..... |
| 11 | Лампа дневной сигнализации* | ..... |
| 12 | Радиолокационный отражатель* | ..... |
| 13 | Международный свод сигналов | ..... |

* Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств они должны быть указаны.

** Ненужное зачеркнуть.".

RESOLUCIÓN MSC.100(73)
(aprobada el 5 de diciembre de 2000)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en adelante llamado "el Convenio", y el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS", acerca del procedimiento para enmendar el apéndice del anexo de dicho Protocolo,

HABIENDO EXAMINADO en su 73° periodo de sesiones las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI c) de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo de dicho Protocolo cuyo texto figura adjunto a la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en dicho Protocolo o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2002, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en dicho Protocolo;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (modelo P)**

1 Se suprimen las secciones 5 y 6 existentes, así como las correspondientes notas a pie de página, y se intercala la siguiente nueva sección 5:

"5 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

| | Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 1.1 | Compás magnético magistral* | ..... |
| 1.2 | Compás magnético de respeto* | ..... |
| 1.3 | Girocompás* | ..... |
| 1.4 | Repetidor del rumbo indicado por el girocompás* | ..... |
| 1.5 | Repetidor de la demora indicada por el girocompás* | ..... |
| 1.6 | Regulador del rumbo o de la derrota* | ..... |
| 1.7 | Taxímetro o dispositivo para leer las demoras* | ..... |
| 1.8 | Medios para corregir y obtener el rumbo y la demora | ..... |
| 1.9 | Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)* | ..... |
| 2.1 | Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)** | ..... |
| 2.2 | Medios de apoyo para los SIVCE | ..... |
| 2.3 | Publicaciones náuticas | ..... |
| 2.4 | Medios de apoyo para las publicaciones náuticas electrónicas | ..... |
| 3.1 | Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal*** | ..... |
| 3.2 | Radar de 9 GHz* | ..... |
| 3.3 | Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)* | ..... |
| 3.4 | Ayuda de punteo radar automática (APRA)* | ..... |
| 3.5 | Ayuda de seguimiento automático* | ..... |
| 3.6 | Segunda ayuda de seguimiento automático* | ..... |
| 3.7 | Ayuda de punteo electrónica* | ..... |
| 4 | Sistema de identificación automática (SIA) | ..... ..... |
| 5 | Registrador de datos de la travesía (RDT) | ..... ..... |
| 6.1 | Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)* | ..... |
| 6.2 | Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)* | ..... |
| 7 | Ecosonda* | ..... |
| 8.1 | Indicadores de la posición del timón, el sentido de giro, el empuje y el paso de las hélices, así como de la modalidad de funcionamiento* | ..... |
| 8.2 | Indicador de la velocidad de giro* | ..... |
| 9 | Sistema de recepción de señales acústicas* | ..... |
| 10 | Teléfono para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia* | ..... |
| 11 | Lámpara de señales diurnas* | ..... |
| 12 | Reflector de radar* | ..... |
| 13 | Código Internacional de Señales | ..... |

* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios de cumplir esta prescripción. En caso de que se adopten otros medios, éstos se especificarán.

** Suprímase según corresponda."

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (modelo E)**

2 Se suprime la sección 3 existente, así como la correspondiente nota a pie de página, y se intercala la siguiente nueva sección 3:

"3 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

| | Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 1.1 | Compás magnético magistral* | ..... |
| 1.2 | Compás magnético de respeto* | ..... |
| 1.3 | Girocompás* | ..... |
| 1.4 | Repetidor del rumbo indicado por el girocompás* | ..... |
| 1.5 | Repetidor de la demora indicada por el girocompás* | ..... |
| 1.6 | Regulador del rumbo o de la derrota* | ..... |
| 1.7 | Taxímetro o dispositivo para leer las demoras* | ..... |
| 1.8 | Medios para corregir y obtener el rumbo y la demora | ..... |
| 1.9 | Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)* | ..... |
| 2.1 | Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)** | ..... |
| 2.2 | Medios de apoyo para los SIVCE | ..... |
| 2.3 | Publicaciones náuticas | ..... |
| 2.4 | Medios de apoyo para las publicaciones náuticas electrónicas | ..... |
| 3.1 | Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal*, ** | ..... |
| 3.2 | Radar de 9 GHz* | ..... |
| 3.3 | Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)* | ..... |
| 3.4 | Ayuda de punteo radar automática (APRA)* | ..... |
| 3.5 | Ayuda de seguimiento automático* | ..... |
| 3.6 | Segunda ayuda de seguimiento automático | ..... |
| 3.7 | Ayuda de punteo electrónica* | ..... |
| 4 | Sistema de identificación automática (SIA) | ..... |
| 5 | Registrador de datos de la travesía (RDT) | ..... |

| | Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 6.1 | Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)* | ..... |
| 6.2 | Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)* | ..... |
| 7 | Ecosonda* | ..... |
| | | ..... |
| 8.1 | Indicadores de la posición del timón, el sentido de giro, el empuje y el paso de las hélices, así como de la modalidad de funcionamiento* | ..... |
| 8.2 | Indicador de la velocidad de giro* | ..... |
| 9 | Sistema de recepción de señales acústicas* | ..... |
| 10 | Teléfono para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia* | ..... |
| 11 | Lámpara de señales diurnas* | ..... |
| 12 | Reflector de radar* | ..... |
| 13 | Código Internacional de Señales | ..... |

* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios de cumplir esta prescripción. En caso de que se adopten otros medios, éstos se especificarán.

** Suprímase según corresponda."

I:\J_\7732.doc

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (modelo C)

3 Se suprimen las secciones 5 y 6 existentes, así como las correspondientes notas a pie de página, y se intercala la siguiente nueva sección 5:

"5 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

| | Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 1.1 | Compás magnético magistral* | ..... |
| 1.2 | Compás magnético de respeto* | ..... |
| 1.3 | Girocompás* | ..... |
| 1.4 | Repetidor del rumbo indicado por el girocompás* | ..... |
| 1.5 | Repetidor de la demora indicada por el girocompás* | ..... |
| 1.6 | Regulador del rumbo o de la derrota* | ..... |
| 1.7 | Taxímetro o dispositivo para leer las demoras* | ..... |
| 1.8 | Medios para corregir y obtener el rumbo y la demora | ..... |
| 1.9 | Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)* | ..... |
| | | ..... |
| 2.1 | Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)** | ..... |
| 2.2 | Medios de apoyo para los SIVCE | ..... |
| 2.3 | Publicaciones náuticas | ..... |
| 2.4 | Medios de apoyo para las publicaciones náuticas electrónicas | ..... |
| | | ..... |
| 3.1 | Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal*,** | ..... |
| 3.2 | Radar de 9 GHz* | ..... |
| 3.3 | Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)* | ..... |
| 3.4 | Ayuda de punteo radar automática (APRA)* | ..... |
| 3.5 | Ayuda de seguimiento automático* | |
| 3.6 | Segunda ayuda de seguimiento automático | ..... |
| 3.7 | Ayuda de punteo electrónica* | ..... |
| 4 | Sistema de identificación automática (SIA) | ..... |
| | | ..... |
| 5 | Registrador de datos de la travesía (RDT) | ..... |

| | Elemento | Disposiciones y equipos existentes a bordo |
|---|---|---|
| 6.1 | Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)* | ..... |
| 6.2 | Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)* | ..... |
| 7 | Ecosonda* | ..... |
| | | ..... |
| 8.1 | Indicadores de la posición del timón, el sentido de giro, el empuje y el paso de las hélices, así como de la modalidad de funcionamiento* | ..... |
| 8.2 | Indicador de la velocidad de giro* | ..... |
| | | ..... |
| 9 | Sistema de recepción de señales acústicas* | ..... |
| | | ..... |
| 10 | Teléfono para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia* | ..... |
| 11 | Lámpara de señales diurnas* | ..... |
| 12 | Reflector de radar* | ..... |
| 13 | Código Internacional de Señales | ..... |

* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios de cumplir esta prescripción. En caso de que se adopten otros medios, éstos se especificarán.

** Suprímase según corresponda."

القرار MSC. 100(73)
المعتمد في 5 كانون الأول/ديسمبر 2000

## اعتماد تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، بصيغتها المعدلة

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VIII(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) لعام 1974 ، المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية" ، والمادة VI(ج) من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية ، المشار إليه فيما بعد باسم "بروتوكول سولاس لعام 1988" ، اللتين تتصلان بالاجراءات التي يتعين اتباعها لدى ادخال تعديل على تذييل مرفق بروتوكول سولاس لعام 1988 ،

وإذ درست ، في دورتها الثالثة والسبعين ، تعديلات على تذييل مرفق بروتوكول سولاس لعام 1988 اقترحت وعممت بموجب المادة VII(ب)(i) من الاتفاقية والمادة VI(ج) من بروتوكول سولاس لعام 1988 ،

1. **تعتمد** ، وفقاً للمادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، التعديلات على تذييل مرفق بروتوكول سولاس لعام 1988 ، الوارد نصها في مرفق القرار الحالي ؛

2. **تقرر** ، وفقاً للمادة VIII(ب)(2)(ب ب) من الاتفاقية والمادة VI(ج) من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، أعتبار التعديلات مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2002 ما لم يقم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول سولاس لعام 1988 أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50% على الأقل من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالاخطار عن اعتراضاتها على التعديلات ؛

3. **تدعو** الأطراف إلى أن تحيط علمًا بأن التعديلات ستدخل ، وفقاً للمادة VIII(ب)(vii)(2) من الاتفاقية والمادة VI(ج) من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، حيز النفاذ في 1 تموز/يوليو 2002 إثر قبولها وفقاً للفقرة 2 أعلاه ؛

4. **تطلب** إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI(ج) من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف في بروتوكول سولاس لعام 1988 نسخاً مصدقة من القرار الحالي ونص التعديلات الواردة في المرفق ؛

5. **تطلب كذلك** إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول سولاس لعام 1988 نسخاً من هذا القرار ومرفقه .

| البند | متوافر فعلاً |
|---|---|
| 1.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (في الماء)* | ..... |
| 2.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (بالنسبة للقاع، في الاتجاه الأمامي والعرضي)* | ..... |
| 7 نبيطة سبر الصدى* | ..... |
| 1.8 أجهزة مُبيِّنة لوضع الدفة ، والرفاص ، والدفع ، وخطوة الرفاص ، وأسلوب التشغيل* | ..... |
| 2.8 جهاز مُبيِّن لمعدل الدوران* | ..... |
| 9 نظام لاستقبال الإشارات الصوتية* | ..... |
| 10 هاتف يتيح الاتصال بمركز التوجيه في حالات الطوارئ** | ..... |
| 11 مصباح لإرسال الإشارات في ضوء النهار* | ..... |
| 12 عاكس راداري* | ..... |
| 13 المدونة الدولية للإشارات | ..... |

* تجيز اللائحة 19/7 استخدام وسائل بديلة تفي بهذا المتطلب ، وفي حالة استخدام هذه الوسائل يجب تحديدها .
** يحذف النص غير المنطبق .

المرفق

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، بصيغتها المعدلة

تذييل

تغييرات وإضافات تتصل بتذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

سجل المعدات لشهادة سلامة سفينة ركاب (النموذج P)

1 يحذف القسمان 5 و6 والحاشيتان المتصلتان بهما ويدرج القسم الجديد التالي الذي يحمل رقم 5 :

"5 معلومات مفصلة عن النظم والمعدات الملاحية

| البند | متوافر فعلاً |
|---|---|
| 1.1 بوصلة مغنطيسية قياسية* | ..... |
| 2.1 بوصلة مغنطيسية احتياطية* | ..... |
| 3.1 بوصلة جيروسكوبية* | ..... |
| 4.1 مكرر الوجهة التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية* | ..... |
| 5.1 مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية* | ..... |
| 6.1 نظام ضبط الوجهة أو المسار* | ..... |
| 7.1 قرص أو نبيطة رصد الاتجاهات* | ..... |
| 8.1 وسيلة تصحيح الوجهات والاتجاهات* | ..... |
| 9.1 نبيطة ارسال الوجهة (THD)* | ..... |
| 1.2 خرائط بحرية/نظام لعرض الخرائط الالكترونية والمعلومات ذات الصلة (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 ترتيبات دعم لنظام ECDIS ** | ..... |
| 3.2 منشورات بحرية | ..... |
| 4.2 ترتيبات دعم للمنشورات البحرية الالكترونية | ..... |
| 1.3 جهاز استقبال لنظام عالمي للملاحة التوابعية/نظام أرضي للملاحة الراديوية** | ..... |
| 2.3 رادار 9 غيغاهرتز* | ..... |
| 3.3 رادار ثانٍ (3 غيغاهرتز/9 غيغاهرتز**)* | ..... |
| 4.3 وسيلة تساعد على التحديد الراداري الأوتوماتي للموقع (ARPA)* | ..... |
| 5.3 وسيلة تساعد على التتبع الاوتوماتي* | ..... |
| 6.3 وسيلة ثانية تساعد على التتبع الاوتوماتي* | ..... |
| 7.3 وسيلة تساعد على التحديد الالكتروني للموقع* | ..... |
| 4 نظام التعريف الاوتوماتي (AIS) | ..... |
| 5 جهاز تسجيل بيانات الرحلة (VDR) | ..... |

سجل المعدات لشهادة سلامة سفينة بضائع (النموذج E)

2 يحذف القسم 3 والحاشية المتصلة به ويدرج القسم الجديد التالي الذي يحمل رقم 3 :

"3 معلومات مفصلة عن النظم والمعدات الملاحية

| البند | متوافر فعلاً |
|---|---|
| 1.1 بوصلة مغنطيسية قياسية* | ..... |
| 2.1 بوصلة مغنطيسية احتياطية* | ..... |
| 3.1 بوصلة جيروسكوبية* | ..... |
| 4.1 مكرر الوجهة التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية* | ..... |
| 5.1 مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية* | ..... |
| 6.1 نظام ضبط الوجهة أو المسار* | ..... |
| 7.1 قرص أو نبيطة رصد الاتجاهات* | ..... |
| 8.1 وسيلة تصحيح الوجهات والاتجاهات* | ..... |
| 9.1 نبيطة ارسال الوجهة (THD)* | ..... |
| 1.2 خرائط بحرية/نظام لعرض الخرائط الالكترونية والمعلومات ذات الصلة (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 ترتيبات دعم لنظام ECDIS ** | ..... |
| 3.2 منشورات بحرية | ..... |
| 4.2 ترتيبات دعم للمنشورات البحرية الالكترونية | ..... |
| 1.3 جهاز استقبال لنظام عالمي للملاحة التوابعية/نظام أرضي للملاحة الراديوية** | ..... |
| 2.3 رادار 9 غيغاهرتز* | ..... |
| 3.3 رادار ثانٍ (3 غيغاهرتز/9 غيغاهرتز**)* | ..... |
| 4.3 وسيلة تساعد على التحديد الراداري الأوتوماتي للموقع (ARPA)* | ..... |
| 5.3 وسيلة تساعد على التتبع الأوتوماتي* | ..... |
| 6.3 وسيلة ثانية تساعد على التتبع الأوتوماتي* | ..... |
| 7.3 وسيلة تساعد على التحديد الالكتروني للموقع* | ..... |
| 4 نظام التعريف الاوتوماتي (AIS) | ..... |
| 5 جهاز تسجيل بيانات الرحلة (VDR) | ..... |
| 1.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (في الماء)* | ..... |
| 2.6 نبيطة قياس السرعة و المسافة (بالنسبة للقاع، في الاتجاه الأمامي والعرضي)* | ..... |
| 7 نبيطة سبر الصدى* | ..... |
| 1.8 أجهزة مُبيِّنة لوضع الدفة ، والرفاص ، والدفع ، وخطوة الرفاص ، وأسلوب التشغيل* | ..... |
| 2.8 جهاز مُبيِّن لمعدل الدوران* | ..... |

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتمدت في الدورة الثالثة والسبعين للجنة السلامة البحرية للمنظمة البحرية الدولية في 5 كانون الأول/ديسمبر عام 2000 وفقًا للمادة VIII من الاتفاقية وللمادة VI من البروتوكول ، ويرد هذا النص في مرفق قرار اللجنة MSC. 100(73) ، وقد أودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会第七十三次会议于 2000 年 12 月 5 日按照《安全公约》第 VIII 条和《议定书》第 VI 条通过并载于该委员会第 MSC.100(73)号决议附件的《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》附件的附录的修正案条文的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保管。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the appendix to the annex to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted at the seventy-third session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 5 December 2000, in conformity with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol and set out in the Annex to resolution MSC.100(73) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptés le 5 décembre 2000 lors de la soixante-treizième session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale conformément à l'article VIII de la Convention et à l'article VI du Protocole et figurant à l'annexe de la résolution MSC.100(73) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к дополнению к приложению к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных на семьдесят третьей сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 5 декабря 2000 года в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола и изложенных в приложении к резолюции MSC.100(73) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 5 de diciembre de 2000 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 73º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio y en el artículo VI del Protocolo, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.100(73) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ،
伦敦，
London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

02/IV/2002

سجل المعدات لشهادة سلامة سفينة بضائع (النموذج C)

3 يحذف القسمان 5 و6 والحاشيتان المتصلتان بهما ويدرج القسم الجديد التالي الذي يحمل رقم 5 :

"5 معلومات عن النظم والمعدات الملاحية

| | البند | متوافر فعلاً |
|---|---|---|
| 1.1 | بوصلة مغنطيسية قياسية* | ..... |
| 2.1 | بوصلة مغنطيسية احتياطية* | ..... |
| 3.1 | بوصلة جيروسكوبية* | ..... |
| 4.1 | مكرر الوجهة التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية* | ..... |
| 5.1 | مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية* | ..... |
| 6.1 | نظام ضبط الوجهة أو المسار* | ..... |
| 7.1 | قرص أو نبيطة رصد الاتجاهات* | ..... |
| 8.1 | وسيلة تصحيح الوجهات والاتجاهات* | ..... |
| 9.1 | نبيطة ارسال الوجهة (THD)* | ..... |
| 1.2 | خرائط بحرية/نظام لعرض الخرائط الالكترونية والمعلومات ذات الصلة (ECDIS)** | ..... |
| 2.2 | ترتيبات دعم لنظام ECDIS ** | ..... |
| 3.2 | منشورات بحرية | ..... |
| 4.2 | ترتيبات دعم للمنشورات البحرية الالكترونية | ..... |
| 1.3 | جهاز استقبال لنظام عالمي للملاحة التوابعية/نظام أرضي للملاحة الراديوية** | ..... |
| 2.3 | ردار تردده 9 غيغاهرتز* | ..... |
| 3.3 | ردار ثان (3 غيغاهرتز/9 غيغاهرتز**)* | ..... |
| 4.3 | وسيلة تساعد على التحديد الراداري الأوتوماتي للموقع (ARPA)* | ..... |
| 5.3 | وسيلة تساعد على التتبع الأوتوماتي* | ..... |
| 6.3 | وسيلة ثانية تساعد على التتبع الأوتوماتي* | ..... |
| 7.3 | وسيلة تساعد على التحديد الالكتروني للموقع* | ..... |
| 4 | نظام التعريف الاوتوماتي (AIS) | ..... |
| 5 | جهاز تسجيل بيانات الرحلة (VDR) | ..... |
| 1.6 | نبيطة قياس السرعة والمسافة (في الماء)* | ..... |
| 2.6 | نبيطة قياس السرعة والمسافة (بالنسبة للقاع، في الاتجاه الأمامي والعرضي)* | ..... |
| 7 | نبيطة سبر الصدى* | ..... |
| 1.8 | أجهزة مبينة لوضع الدفة ، واتجاه الدوران ، والدفع ، وخطوة الرفاس ، واسلوب التشغيل* | ..... |
| 2.8 | جهاز مبين لمعدل الدوران* | ..... |

| | البند | متوافر فعلاً |
|---|---|---|
| 9 | نظام لاستقبال الاشارات الصوتية* | ..... |
| 10 | هاتف يتيح الاتصال بمركز التوجيه في حالات الطوارئ** | ..... |
| 11 | مصباح لارسال الاشارات في ضوء النهار* | ..... |
| 12 | عاكس رادار* | ..... |
| 13 | المدونة الدولية للاشارات | ..... |

* تجيز اللائحة 19/7 استخدام وسائل بديلة تفي بهذا المتطلب . وفي حالة استخدام هذه الوسائل يجب تحديدها .
** يحذف الشرط غير المنطبق ."

6410

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتمدت في الدورة الثالثة والسبعين للجنة السلامة البحرية للمنظمة البحرية الدولية في 5 كانون الأول/ديسمبر عام 2000 وفقًا للمادة VIII من الاتفاقية والمادة VI من البروتوكول ، ويرد هذا النص في مرفق قرار اللجنة MSC. 100(73) ، وقد أودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会第七十三次会议于 2000 年 12 月 5 日按照《安全公约》第 VIII 条和《议定书》第 VI 条通过并载于该委员会第 MSC.100(73)号决议附件的《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》附件的附录的修正案条文的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保管。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the appendix to the annex to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted at the seventy-third session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 5 December 2000, in conformity with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol and set out in the Annex to resolution MSC.100(73) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptés le 5 décembre 2000 lors de la soixante-treizième session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale conformément à l'article VIII de la Convention et à l'article VI du Protocole et figurant à l'annexe de la résolution MSC.100(73) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к дополнению к приложению к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных на семьдесят третьей сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 5 декабря 2000 года в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола и изложенных в приложении к резолюции MSC.100(73) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 5 de diciembre de 2000 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 73° periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio y en el artículo VI del Protocolo, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.100(73) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ،

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

02/IV/2002

J/8011 (A/C/E/F/R/S)

2000 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.92(72))

---

ПОПРАВКИ 2000 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.92(72))

---

ENMIENDAS DE 2000 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.92(72))

RESOLUTION MSC.92(72)
(adopted on 26 May 2000)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol" concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-second session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2001, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Parties to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2002, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

In the form of the Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate and Cargo Ship Safety Certificate given in the appendix to the Annex to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, under the heading "Type of ship", the words "Bulk carrier" are inserted between the heading and the words "Oil tanker".

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.92(72)
(принята 26 мая 2000 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, далее именуемой "Конвенция", а также на статью VI Протокола 1988 года к Конвенции, далее именуемого "Протокол 1988 года к Конвенции СОЛАС", касающиеся процедуры внесения поправок в Протокол 1988 года к Конвенции СОЛАС,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят второй сессии поправки к Протоколу 1988 года к Конвенции СОЛАС, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС поправки к дополнению к Приложению к Протоколу 1988 года к Конвенции СОЛАС, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС, что поправки считаются принятыми 1 июля 2001 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС или Сторон, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС поправки вступают в силу 1 января 2002 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС.

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 26 May 2000, at its seventy-second session, in conformity with article VIII of the Convention and article VI of the Protocol and attached at annex to resolution MSC.92(72) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 26 Мая 2000 года на семьдесят второй сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола изложенных в приложении к резолюции MSC.92(72) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 26 de mayo de 2000 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 72° período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, y el artículo VI del Protocolo, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.92(72) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. Bu

London,
Лондон,
Londres,

29th October, 2009.

SECCIÓN DE LEYES

**SLE-CS-CV19-306-2023**
Bogotá D. C., 26 de abril de 2023

Doctor
**DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ GONZALEZ**
Secretario General
Comisión Segunda Constitucional Permanente
Despacho

Asunto: Remisión de «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO) », Y EL « PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO) » ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988".

Respetado doctor González:

De la manera más atenta, me permito remitirle a su despacho en físico el "PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO), consta de (500) folios » , Y EL « PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO) » ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988", consta de (461) folios, para que sean anexados al expediente del Proyecto de Ley N 080/22 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL « PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO) » , Y EL « PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO) » ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988".

Cordialmente,

**RUTH LUENGAS PEÑA**
Jefe Sección de Leyes
Senado de la República

Revisó: Ruth Luengas Peña
Proyectó: María Cambar

recibió Claudia Alzate
IV-26/2023
H: 2:40 pm
520

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA
Edificio Capitolio Nacional – Primer Piso Teléfonos 3825381 3825186

PROYECTO DE LEY No.

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO)», Y EL «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)», ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Vistos los textos de los «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO)», Y EL «PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)», ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988

[Para ser transcrito: Se adjunta en medio óptico copia fiel y completa de la versión en español de los textos, que constan en mil veintiún (1021) folios, certificados por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documentos que reposan en los Archivos de ese Ministerio]

El presente Proyecto de Ley consta de siete (7) folios.

EL SUSCRITO COORDINADOR DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE TRATADOS DE LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

CERTIFICA:

Que la reproducción de los textos que acompañan a este Proyecto de Ley, en medio óptico, son una copia fiel y completa del «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y del «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

Dada en Bogotá, D.C., a los Veintiocho (28) días del mes de marzo de dos mil veintidós (2022).

**SERGIO ANDRÉS DÍAZ RODRÍGUEZ**
Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «PROTOCOLO DE 1988 DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA DE 1966 (ENMENDADO)», Y EL «PROTOCOLO DE 1988 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR DE 1974, (ENMENDADO)»

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y de acuerdo con los artículos 150, numeral 16, 189, numeral 2 y 224 de la Constitución Política, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y del «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988".

I. Introducción

Dada la necesidad de facilitar las actividades del sector marítimo y reducir los costos de funcionamiento de los buques, en 1988 fue realizada la Conferencia Internacional sobre El Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC), donde la Organización Marítima Internacional – OMI, adoptó medidas para la articulación de los plazos entre reconocimientos y los periodos de validez de los certificados del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, de los cuales Colombia es Parte por las Leyes 3ª de 1987, 8ª de 1980 y 12ª de 1981 respectivamente.

Producto de esta Conferencia surgieron los denominados Protocolos de 1988 que se describen a continuación

1. **Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado)**

El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 establece principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales, en atención a la necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar; y que era necesario perfeccionar las disposiciones del orden técnico del Convenio e incorporar disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos. En este sentido, se realizó la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación, en el marco de la Organización Marítima Internacional – OMI, donde fue adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio LL/66.

Con este Protocolo:

1. Se actualiza el componente técnico del Convenio LL/66, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los periodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1978, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL.

2. Se establece que a partir de su ratificación no pueden ser expedidos certificados de conformidad a lo dispuesto en el Convenio LL/66, sino que deben ser de acuerdo a lo especificado en el Protocolo LL/88.

3. Se incluye el mecanismo de aceptación tácita de modificaciones técnicas al Convenio LL/66.

2. **Protocolo de 1988 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (enmendado)**

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el Mar de 1974 (SOLAS/74) establece normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. El Protocolo de 1978 a este instrumento internacional, actualizó algunas disposiciones técnicas del Convenio SOLAS/74 e introdujo nuevas disposiciones; evidenciando que era necesario incorporar disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos. Por lo anterior, se realizó la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación, en el marco de la OMI, donde fue adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS 74/78.

Protocolo a través del cual:

1. Se actualiza el componente técnico del Convenio SOLAS/74, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los periodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL.

2. Se establece que a partir de su ratificación no pueden ser expedidos certificados de conformidad a lo dispuesto en el Convenio SOLAS/74, sino que deben ser de acuerdo a lo especificado en el Protocolo SOLAS/88.

3. Se reemplaza el Protocolo de 1978 del Convenio SOLAS/74.

## II. Justificación

La estandarización de los periodos de validez de los certificados y la periodicidad de los reconocimientos entre los convenios SOLAS/74 y LL/66, los Protocolos SOLAS/88 y LL/88, es fundamental para la disminución de los costos de funcionamiento y actividad de los buques que realizan tráfico internacional, en la medida que éstos no deberán quedar fuera de servicio constantemente, ni por periodos extensos para cumplir con los requerimientos de cada Convenio por separado, sino que podrán aprovechar una única parada en dique para ser objeto de inspección y obtener la certificación exigida por los Convenios SOLAS/74, LL/66 y MARPOL 73/78.

Como se puede observar en la siguiente sección, estos instrumentos son internacionalmente aceptados por más del 97% de la flota mundial, y por tal razón son supervisados en los puertos de los países miembro, bajo la figura del Estado Rector del Puerto. Su adopción afectaría de manera positiva a los buques de bandera nacional que constituyen 91.836 Toneladas de Registro Bruto.

## III. Estado del Convenio

El Protocolo LL/88 entró en vigor internacional el 3 de febrero de 2000. A la fecha hacen Parte 118 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 97,90% del tonelaje bruto mundial.

El Protocolo SOLAS/88 entró en vigor el 3 de febrero del año 2000. Actualmente hacen Parte 122 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 97,82% del tonelaje bruto mundial.

**Modificaciones**

El Protocolo LL/88, ha sido enmendado a través de las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MSC-143(77); Resolución MSC-172(79); Resolución MSC-223(82); Resolución MSC- 270(85); Resolución MSC-329(90), Resolución MSC-345(91); Resolución MSC-356(92); y Resolución 375(93).

Actualmente el Protocolo SOLAS/88 ha sido enmendado por las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MSC-92(72); Resolución MSC-100(73); Resolución MSC-124(75); Resolución MSC-154(78); Resolución MSC-171(79); Resolución MSC-204(81); Resolución MSC-227(82); Resolución MSC-240(83); Resolución MSC-258(84); Resolución MSC-283(86); Resolución MSC-309(88); Resolución MSC-344(91); y Resolución MSC-395(95).

Las modificaciones derivadas de las resoluciones anteriores son de carácter netamente técnico y no generan mayores responsabilidades a nivel Estatal ni institucional, solo la modificación de los formatos de certificación y en el caso específico de la resolución MSC-143(77) y MSC-223(82) que cambia adicionalmente algunas condiciones técnicas para la asignación de los certificados.

## IV. Obligaciones tras la adopción

Los principales requerimientos que exigen los Protocolos para el Estado, y por ende para la Dirección General Marítima (DIMAR), como Autoridad Marítima Nacional y específicamente en su ejercicio como Estado de Bandera, son:

a. Ajustar parcialmente la reglamentación sobre inspección y certificación de buques, conforme al Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación - SARC, puesto que parte de la reglamentación expedida por la Dirección General Marítima ya ha incorporado los principios del SARC.

b. Exigir a los armadores o propietarios de los buques, la práctica de los reconocimientos estipulados por los Protocolos de manera directa a través de las Organizaciones Reconocidas, para ello, supervisando su correcta aplicación por parte de estas organizaciones y cumpliendo nuestro país con las responsabilidades como Estado Rector del Puerto.

c. Implementar los modelos de los certificados por los Protocolos, traduciendo al inglés preferentemente o al francés, los certificados que se expidan en virtud del mismo.

d. Comunicar a la OMI:

   i. Los modelos de certificación exigidos por los Protocolos.

   ii. Lista de inspectores autorizados y de las atribuciones conferidas por la Autoridad Marítima Nacional a otras organizaciones, para velar por la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.

   iii. La normatividad promulgada nacionalmente sobre las materias regidas por el Protocolo.

## V. Impacto Fiscal

En relación con el análisis del impacto fiscal del proyecto de ley, el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 establece expresamente lo siguiente:

*"Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*

*Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.*

*El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.*

*Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.*

*En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces."*

Frente a lo anterior, debe señalarse que realizado un análisis del alcance de las disposiciones contenidas en la propuesta del proyecto ley, no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2013, toda vez que las obligaciones tras la adopción señaladas en el anterior título no implican nuevos gastos o necesidades presupuestarias para la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta que:

a. La Dirección General Marítima como responsable de las actividades de inspección y certificación realizaría la actualización de la reglamentación necesaria para incluir plenamente el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación.

b. La Dirección General Marítima ejerce el control sobre los buques de la bandera colombiana y sobre las Organizaciones Reconocidas que actúan en su nombre para la expedición de los certificados que corresponden a los buques objeto de los Protocolos 88 de SOLAS/74 y LL/66.

c. Actualmente los buques objeto de los convenios SOLAS/74 y LL/66 reciben los certificados bajo el esquema de estos instrumentos, al ratificar los Protocolos del 88 se debería únicamente cambiar el encabezado de los mismos, para hacer mención a los protocolos y no a los convenios y a la normatividad nacional.

d. La acción de comunicar se realiza a través de la plataforma de la OMI identificada como Sistema Integrado de Información del Transporte Marítimo – GISIS (por su sigla en inglés), cuya administración se realiza en la Dirección General Marítima.

## VI. Otras Consideraciones

a. **Principio de Unidad de Materia:** Teniendo en cuenta que el objetivo de la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación-SARC, celebrada en la sede de la Organización Marítima Internacional, del 31 de octubre al 1° de noviembre de 1988, era "*examinar y adoptar un Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y un Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, con el fin de introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación*", con el cual se estandaricen los periodos de certificación y reconocimientos de los instrumentos mencionados, es claro que ambos instrumentos tienen como objetivo el establecimiento del Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación–SARC, y no se extiende a otras disposiciones diferentes que impliquen la necesidad de ser tratados por aparte. En este sentido, se entiende que se encuentran bajo el principio de unidad de materia y pueden ser legislados a través de una única ley que los ratifique.

   La unidad de materia ha sido utilizada previamente por el legislador para la aprobación de Protocolos de diferentes instrumentos, entre otras, en la Ley 523 de 1999 "Por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos, 1969", y el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971", hechos en Londres, el 27 de noviembre de 1992, que fue objeto de control constitucional por medio de la sentencia C-426 de abril 12 de 2000.

b. **Disposiciones derogadas:** El proyecto deroga parcialmente las disposiciones de la Ley 8 de 1980, en cuanto el Protocolo SOLAS/88 deja sin vigor el Protocolo SOLAS/74.

El Gobierno Nacional, una vez analizado el contexto nacional e internacional de los Protocolos que nos ocupa en este proyecto de ley, considera de gran utilidad acogerse mediante su ratificación al Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado), y al Protocolo de 1988 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (enmendado), instrumentos internacionales de la Organización Marítima Internacional – OMI."

Realizando el estudio comparado de la legislación nacional y lo dispuesto por los Protocolos podemos señalar que en ningún caso nuestra legislación rebasa la normativa internacional.

Por las razones anteriormente expuestas, el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, somete a consideración del Honorable Congreso de la República, el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y del «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988".

De los Honorables Congresistas,

MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)
El día 29 del mes 07 del año 2022
se radicó en este despacho el proyecto de ley
N°. 80 Acto Legislativo N°. _____ con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Ministra de Relaciones Exteriores, Dra. Martha Lucía
Ramírez; Ministro de Defensa Nacional, Dr. Diego Molano A.

SECRETARIO GENERAL

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
BOGOTÁ, D.C., 25 JUL 2022
AUTORIZADO. SOMÉTASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE LA REPÚBLICA PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES
(FDO.) IVÁN DUQUE MÁRQUEZ
MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES
(FDO.) MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO

DECRETA:

**ARTÍCULO PRIMERO:** Apruébese el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)», y el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, que por el artículo primero de esta Ley se aprueban, obligarán a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de los mismos.

**ARTÍCULO TERCERO:** La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D.C., a los

Presentados al Honorable Congreso de la República por la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional.

MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)
El día 29 del mes 07 del año 2022
se radicó en este despacho el proyecto de ley
N°. 080 Acto Legislativo N°. _____ con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Ministra de Relaciones Exteriores, Dra. Martha Lucía
Ramírez; Ministro de Defensa, Dr. Diego Molano Aponte.

SECRETARIO GENERAL

* * *

# LEY 424 DE 1998

(enero 13).

*por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores de Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta días calendario posteriores al período legislativo que se inicia cada 20 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.

Artículo 2º. Cada dependencia del Gobierno nacional encargada de ejecutar los Tratados Internacionales de su competencia y requerir la reciprocidad en los mismos, trasladará la información pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores y este, a las Comisiones Segundas.

Artículo 3º. El texto completo de la presente ley se incorporará como anexo a todos y cada uno de los Convenios Internacionales que el Ministerio de Relaciones Exteriores presente a consideración del Congreso.

Artículo 4º. La presente ley rige a partir de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República.

*Amylkar Acosta Medina.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Pedro Pumarejo Vega.*

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

*Carlos Ardila Ballesteros.*

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

*Diego Vivas Tafur.*

REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.

ERNESTO SAMPER PIZANO

La Ministra de Relaciones Exteriores,

*María Emma Mejía Vélez.*

* * *

*MODELO DE CERTIFICADO DE EXENCIÓN*

**CERTIFICADO DE EXENCIÓN**

*(Sello oficial)* *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
*(nombre del Estado)*

por _____
*(persona u organización autorizada)*

***Datos relativos al buque***[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Número IMO .....

**SE CERTIFICA:**

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla .....
del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones relativas a .....
..... del Convenio.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....
.....

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....

***El presente certificado es válido hasta*** .....
a condición de que siga siendo válido el Certificado de .....
al que se adjunta el presente certificado.

Expedido en .....
*(lugar de expedición del certificado)*

..... .....
*(fecha de expedición)* *(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

***Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta .....
a condición de que siga siendo válido el Certificado de .....
al que se adjunta el presente certificado.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta .....
a condición de que siga siendo válido el Certificado de .....
al que se adjunta el presente certificado.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)***

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)[2] del Convenio, hasta .....
a condición de que siga siendo válido el Certificado de .....
al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado: .....
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى ..... بشرط أن تكون شهادة ..... المرفقة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....بشرط أن تكون شهادة ..... المرفقة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) / I/14(و) [2] من الاتفاقية ، حتى ..... بشرط أن تكون شهادة ..... المرفقة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

[1] Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
[2] Táchese según proceda.

[1] يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
[2] للحذف حسب الاقتضاء .

*نموذج شهادة إعفاء*

**شهادة إعفاء**

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار
لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

وبتفويض من حكومة

_____
*(اسم الدولة)*

من قِبل

_____
*(الشخص المفوض أو المنظمة المفوضة)*

***تفاصيل السفينة*** [1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

***نشهد :***

أن السفينة قد أُعفيت ، بموجب الصلاحيات المخوّلة بمقتضى اللائحة .....
من الاتفاقية من متطلبات ..... من الاتفاقية .
الشروط ، إن وجدت ، التي مُنحت على أساسها شهادة الإعفاء : .....
.....

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللائحة I/14(ح)(iii)***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللائحتين I/9 و I/14(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)***

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)***

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

الرحلات ، إن وجدت ، التي مُنحت بشأنها شهادة الإعفاء :
.....
.....

***هذه الشهادة صالحة حتى*** ..... شريطة
أن تظل شهادة ..... المرفقة
بها الشهادة الحالية صالحة بدورها .

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) / I/14(و) [3] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة I/14(ح)***

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
2 لناقلات الزيت وناقلات الكيميائيات وناقلات الغاز فقط .
3 فاحذف حسب الاقتضاء .
4 انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) والمنطبقة على السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 بالنسبة لقارب النجاة المحوّط جزئياً والذاتي التقويم الموجود (قوارب النجاة المحوّطة جزئياً والذاتية التقويم الموجودة) على متن السفينة .
5 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة I/14(أ) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة I/2(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدّل بموجب اللائحة I/14(ح) .
6 يمكن طلب إجراء عمليات تفتّش إضافية .

*اعتماد عمليات تفقّد قاع السفينة من الخارج* [6]

نشهد أنه قد تبيّن من التفقّد الذي تقتضيه اللائحة 10/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التفقّد الأول : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

التفقّد الثاني : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد المعاينات السنوية والدورية المتعلقة بأجهزة الإنقاذ والمعدات الأخرى المشار إليها في الفقرات 3.2 و 4.2 و 5.2 و 8.2 و 9.2 من هذه الشهادة***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 8/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح . [3]

***هذه الشهادة صالحة حتى*** ..... [5] رهناً بالمعاينات السنوية والبينية والدورية وعمليات تفقّد قاع السفينة من الخارج بموجب اللوائح 8/I و 9/I و 10/I من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة .....*(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية[3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***المعاينة السنوية/الدورية التي أُجريت بموجب اللائحة I/14(ج)(iii)***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة السنوية/الدورية [3] التي أُجريت بموجب اللائحتين I/8 و I/14(ج)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد المعاينات الدورية المتعلقة بالمنشآت الراديوية المشار إليها في الفقرتين 6.2 و 7.2 من هذه الشهادة***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 9/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد المعاينات السنوية والبينية المتعلقة بالهيكل والآلات والمعدات المشار إليها في الفقرة 1.2 من هذه الشهادة***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 10/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***المعاينة السنوية/البينية التي أُجريت بموجب اللائحة I/14(ج)(iii)***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة السنوية/البينية [3] التي أُجريت ، بموجب اللائحتين I/10 و I/14(ج)(iii) من الاتفاقية ، أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*نموذج شهادة السلامة لسفن البضائع*

## شهادة السلامة لسفن البضائع

تُستكمل هذه الشهادة بسجل للمعدات لسلامة سفينة البضائع (النموذج C)

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها

وبتفويض من حكومة

_____
*(اسم الدولة)*

من قبل

_____
*(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)*

***تفاصيل السفينة*** [1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) [2] .....

طول السفينة (اللائحة I/12.3) .....

المناطق البحرية المرخص للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة IV/2) .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

طراز السفينة [3]

ناقلة سوائب

ناقلة زيت

ناقلة كيميائيات

ناقلة غاز

سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه

تاريخ البناء :

تاريخ عقد البناء .....

تاريخ مد الصالب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء .....

تاريخ التسليم .....

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) .....

يجب استكمال جميع التواريخ المنطبقة .

*تشهد :*

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللوائح I/8 و I/9 و I/10 من الاتفاقية .

2 أنه قد تبيّن من المعاينة :

1.2 أن حالة هيكل السفينة وآلاتها ومعداتها المحددة في اللائحة I/10 مُرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصل I-1 والفصل II-2 من الاتفاقية (بخلاف المتطلبات المتعلقة بنُظُم وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق) ؛

2.2 أن عمليتي التفتّد الأخيرتين لقاع السفينة من الخارج قد أُجريتا في .....و ..... *(التواريخ)*

3.2 أن السفينة تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية بشأن نُظُم وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

4.2 أن أجهزة الإنقاذ والمعدات التي زُوّدت بها زوارق النجاة وأطواف النجاة وقوارب الإنقاذ تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية ؛

5.2 أن السفينة قد زُوّدت بجهاز لقذف الحبال وبالمنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

6.2 أن السفينة تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية بشأن المنشآت الراديوية ؛

7.2 أن تشغيل المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ يستوفي متطلبات الاتفاقية ؛

8.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بشأن المعدات الملاحية على متن السفينة ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ؛

9.2 أن السفينة قد زُوّدت بأضواء وأشكال ووسائل لإطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار السارية المفعول ؛

10.2 أن السفينة تستوفي من جميع الجوانب الأخرى المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

11.2 خضعت/لم تخضع [3] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة II-1/55 / II-2/17 / III/38 [3] من الاتفاقية ؛

12.2 تم/لم يتم [3] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ بهذه الشهادة .

3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة III/1.1.1.2 [4] ضمن حدود منطقة العمل .....

*اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)*

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة مقبولة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*الاعتماد حيثما تُنجز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)*

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية وتُعتبر هذه الشهادة مقبولة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)*

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) / I/14(و) [3] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة I/14(ح)*

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

---

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

2 للحذف حسب الاقتضاء .

3 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة I/14(أ) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة I/2(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدّل بموجب اللائحة I/14(ح) .

*تشهد :*

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 9/I من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية المتعلقة بالمنشآت الراديوية ؛

2.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل على نحوٍ يستوفي متطلبات الاتفاقية .

3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح [2].

***هذه الشهادة صالحة حتى*** .....[3]. رهناً بالمعاينات الدورية بموجب اللائحة 9/I من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة .....*(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى بلوغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/I(هـ) أو 14/I(و)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/I(هـ) / 14/I(و) [3] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/I(ح)***

بموجب اللائحة 14/I(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

بموجب اللائحة 14/I(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
2 بالنسبة لناقلات الزيت وناقلات الكيمياويات وناقلات الغاز فقط .
3 للحذف حسب الاقتضاء .
4 انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) والمنطبقة على السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 بالنسبة لقارب النجاة المحرّك جزئياً والذاتي التقويم الموجود (قوارب النجاة المحرّكة جزئياً والذاتية التقويم الموجودة) على متن السفينة .
5 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/I(أ) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة 2/I(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدّل بموجب اللائحة 14/I(ح) .

***اعتماد المعاينات الدورية***

نشهد بأنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 9/I من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة الدورية : التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***المعاينة الدورية بموجب اللائحة 14/I(ح)(iii)***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللائحة 14/I(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

## *نموذج شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع*

## شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع

تُستكمَل هذه الشهادة بسجل أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R)

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

بتفويض من حكومة

*(اسم الدولة)*

من قِبل

*(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)*

***تفاصيل السفينة*** [1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

المناطق البحرية المرخص للسفينة العمل فيها (اللائحة IV/2) .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

تاريخ مد صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ،
تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي .....

*اعتماد المعاينات السنوية والدورية*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة I/8 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة السنوية
التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية[3]
التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/الدورية[3]
التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية
التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*المعاينة السنوية/الدورية بموجب اللائحة I/14(ح)(iii)*

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة السنوية/الدورية [3] ، بموجب اللائحة I/14(ح)(iii) من الاتفاقية ، أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)***

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)***

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

## *نموذج شهادة معدات السلامة لسفن البضائع*

## شهادة معدات السلامة لسفن البضائع

تُستكمَل هذه الشهادة بسجل معدات السلامة لسفن البضائع (النموذج E)

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

وبتفويض من حكومة

.....
*(اسم الدولة)*

من قِبل
.....
*(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)*

*تفاصيل السفينة* [1]

اسم السفينة .....
الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....
ميناء التسجيل .....
الحمولة الإجمالية .....
الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية)[2] .....
طول السفينة (اللائحة III/12.3).....
الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

طراز السفينة [3]

ناقلة سوائب
ناقلة زيت
ناقلة كيميائيات
ناقلة غاز
سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه

تاريخ مد صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي .....

***نشهد*** :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة I/8 من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بعُدد وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

2.2 أن أجهزة النجاة ومعدات زوارق النجاة وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ تستوفي متطلبات الاتفاقية ؛

3.2 أن السفينة مزوّدة بجهاز لقذف الحبال وبمنشآت راديوية تُستخدم في أجهزة النجاة بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

4.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية من حيث المعدات الملاحية الموجودة على متنها ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ،

5.2 أن السفينة مزوّدة بالأضواء والأشكال وعُدد إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار السارية المفعول ؛

6.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع النواحي الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

7.2 خضعت/لم تخضع [3] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-2/17/III/38 [3] من الاتفاقية ؛

8.2 تم/لم يتم [3] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .

3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة III/1.1.1.26 [4] ضمن حدود منطقة العمل .....

4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح [3].

***هذه الشهادة صالحة حتى*** .....[5]. رهناً بالمعاينات السنوية والدورية بموجب اللائحة I/8 من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة ..... *(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)
(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدّر الشهادة ، حسب الاقتضاء)

*اعتماد عمليات تفقّد قاع السفينة من الخارج* [5]

نشهد أنه قد تبيّن من التفقّد الذي تقتضيه اللائحة I/10 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التفقّد الأول : ..... التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

التفقّد الثاني : ..... التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة I/14(ج)***

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(ج) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)***

تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى بلوغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو اللائحة I/14(و)***

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) / I/14(ر) [3] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة I/14(ح)***

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

بموجب اللائحة I/14(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل المغيبة بصورة أفقية ضمن أطر .
2 لناقلات الزيت وناقلات الكيمياويات وناقلات الغاز فقط .
3 للحذف حسب الاقتضاء .
4 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة I/14(أ) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في القاعدة II/2(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدّل بموجب اللائحة I/14(ح) .
5 يمكن النص على إجراء عمليات تفقّد إضافية .

***نشهد :***

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة I/10 من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة أن حالة الهيكل والآلات والمعدات ، وفقًا للتعريف الوارد في اللائحة الآنفة الذكر ، مُرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصلين II-1 و II-2 من الاتفاقية (بخلاف ما يتصل منها بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق) .

3 تمت آخر عمليتين لتفقّد قاع السفينة من الخارج في ..... و ..... (التواريخ)

4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح [3] .

5 خضعت/لم تخضع [3] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-1/55 / II-2/17 [3] من الاتفاقية ؛

6 تم/لم يتم [3] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .

***هذه الشهادة صالحة حتى*** ..... [4] رهناً بالمعاينات السنوية والبينية وعمليات التفقّد قاع السفينة من الخارج بموجب اللائحة I/10 من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة .....*(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....
*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

***اعتماد المعاينات السنوية والبينية***

نشهد أنه تبيّن من المعاينة التي تقتضيها اللائحة I/10 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

المعاينة السنوية..... التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/البينية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية/البينية [3] التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

المعاينة السنوية التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

***المعاينة السنوية/البينية بموجب اللائحة I/14(ح)(iii)***

نشهد أنه قد تبيّن من المعاينة السنوية/البينية [3] بموجب اللائحة I/14(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

التوقيع : .....
*(توقيع المسؤول المفوض)*
المكان : .....
التاريخ : .....
*(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة I/14(د)*

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة من الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(د) من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....

*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....

*(شعار أو خاتم الهيئة التي أصدرت الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

*اعتماد تمديد صلاحية الشهادة حتى الوصول إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)*

تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة I/14(هـ) أو I/14(و)[1] من الاتفاقية ، حتى .....

التوقيع : .....

*(توقيع المسؤول المفوض)*

المكان : .....

التاريخ : .....

*(شعار أو خاتم الهيئة التي أصدرت الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

[1] للحذف حسب الاقتضاء .
[2] يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
[3] بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2009 ، ينبغي استخدام تصنيف التقسيم الداخلي المنطبق "C.1 و C.2 و C.3" .

*نشهد :*

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب أحكام اللائحة I/7 من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بالنسبة لما يلي :

1. الهيكل والآلات الرئيسية والمساعدة والمراجل وأوعية الضغط الأخرى ؛
2. ترتيبات وتفاصيل التقسيمات الداخلية الكتيمة للماء ؛
3. خطوط التحميل التالية للتقسيم الداخلي :

| خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والموسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة I/10-1) [3] | عائم السفينة | تنطبق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البديلة التالية |
|---|---|---|
| P1 | ..... | ..... |
| P2 | ..... | ..... |
| P3 | ..... | ..... |

2.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالوقاية الهيكلية من الحرائق وأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

3.2 أن أجهزة ومعدات الإنقاذ في قوارب وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ قد وفّرت بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

4.2 أن السفينة زوّدت بأجهزة قذف الحبال والمنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

5.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمنشآت الراديوية ؛

6.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

7.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمعدات الملاحية على متن السفينة ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ؛

8.2 أن السفينة مزوّدة بالأضواء والأشكال ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية السارية المفعول لمنع التصادم في البحار ؛

9.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع الوجوه الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

10.2 خضعت/لم تخضع [1] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) II-1/55/1-II/17/2-III/38 [1] من الاتفاقية ؛

11.2 تم/لم يتم [1] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ [1] بهذه الشهادة .

3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تمنح [1].

*نموذج شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع*

شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

وبتفويض من حكومة

*(اسم الدولة)*

من قبل

*(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)*

*تفاصيل السفينة* [1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) [2] .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

طراز السفينة [3]

ناقلة سوائب
ناقلة زيت
ناقلة كيميائيات
ناقلة غاز
سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه

تاريخ البناء :

تاريخ عقد البناء .....

تاريخ مد الصالب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء .....

تاريخ التسليم .....

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تعمير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) .....

يجب استكمال جميع التواريخ المنطبقة .

*هذه الشهادة صالحة حتى* .....

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة .....*(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....

*(مكان إصدار الشهادة)*

..... .....

*(تاريخ الإصدار)* *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

*(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)*

مرفق

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

مرفق

تعديلات وإضافات إلى مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

تذييل

تعديلات وإضافات إلى تذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

تُستبدل كافة نماذج الشهادات وسجلات المعدات الواردة في تذييل هذا المرفق بما يلي :

*نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب*

شهادة السلامة لسفن الركاب

تُستكمَل هذه الشهادة بسجل المعدات لشهادة سلامة سفينة الركاب(النموذج P)

*(الشعار الرسمي)* *(الدولة)*

لرحلة *واحدة* [1]/رحلة قصيرة دولية

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

بتفويض من حكومة

_____

*(اسم الدولة)*

من قِبل

_____

*(المسؤول المفوض أو الهيئة المفوضة)*

*تفاصيل السفينة* [2]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

المناطق البحرية التي أُجيز للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/V)).....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

تاريخ البناء :

تاريخ عقد البناء .....

تاريخ مد الصالب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء .....

تاريخ التسليم .....

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) .....

يجب استكمال كافة التواريخ المنطبقة .

نسخة صادقة ومصدّقة من نصّ التعديلات على بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الحادية والتسعين ، في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012 ، ويرد هذا النصّ في مرفق القرار (MSC.344(91)) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于公元二零一二年十一月三十日在其第九十一届会议上通过、并载于第MSC.344(91)号决议附件中的《1974年国际海上人命安全公约1988年议定书》的修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-first session, on 30 November 2012, and set out in the annex to resolution MSC.344(91), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui ont été adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-onzième session, le 30 novembre 2012, et qui figurent à l'annexe de la résolution MSC.344(91), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто первой сессии 30 ноября 2012 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.344(91), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 30 de noviembre de 2012 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 91º periodo de sesiones, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.344(91), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية؛

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

伦敦，
London,
Londres, le 11 JUNE 2014
Лондон,
Londres,

J/10712(A/C/E/F/R/S)

القرار MSC.344(91)
(المعتمد في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012)

تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28 (ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VIII(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) لعام 1974 (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس") بشأن إجراءات تعديل هذا البروتوكول ،

وإذ تدرك الحاجة إلى مواءمة نماذج الشهادات الواردة في تذييل بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس مع نماذج الشهادات الواردة في الاتفاقية وبروتوكول عام 1978 لاتفاقية سولاس ،

وقد نظرت ، في دورتها الحادية والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس اقتُرحت وعُمّمت بموجب المادة VIII(ب)(i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ،

1. تعتمد ، بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، التعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس التي يرد نصّها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة VIII(ب)(vi)(2)(ب ب) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، بأن التعديلات المذكورة تُعتبر مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2014 ، إلاّ إذا قام أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقل عن 50 بالمئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قبل هذا التاريخ ، بالإخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأنه بموجب المادة VIII(ب)(vii)(2) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، تدخل التعديلات حيّز النفاذ في 1 تموز/يوليو 2014 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أن يرسل نسخاً مصدّقة من هذا القرار ونصّ التعديلات الوارد في المرفق إلى كافة الأطراف في بروتوكول عام 1978 لاتفاقية سولاس ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس نسخاً من هذا القرار ومرفقه .

تعديلات عام 2010 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

القرار (MSC.309(88))

---

2010 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.309(88))

---

AMENDEMENTS DE 2010 AU PROTOCOLE DE 1988 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.309(88))

---

ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.309(88))

---

ENMIENDAS DE 2010 AL PROTOCOLO DE 1988 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.309(88))

RESOLUTION MSC.309(88)
(adopted on 3 December 2010)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-eighth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2012, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2012, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

**Form of Safety Certificate for Passenger Ships**

1 The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following:

"2.10 the ship was/was not[1] subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances[1] is/is not[1] appended to this Certificate.

---

[1] Delete as appropriate."

**Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships**

2 The existing paragraphs 5 and 6 are replaced by the following:

"5 That the ship was/was not[4] subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17[4] of the Convention;

6 That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection[4] is/is not[4] appended to this Certificate.

---

[4] Delete as appropriate."

**Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships**

3 The existing paragraphs 2.7 and 2.8 are replaced by the following:

"2.7 the ship was/was not[4] subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38[4] of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances[4] is/is not[4] appended to this Certificate.

---

[4] Delete as appropriate."

**Form of Safety Certificate for Cargo Ships**

4 The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following:

"2.11 the ship was/was not[4] subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] of the Convention;

2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances[4] is/is not[4] appended to this Certificate.

---

[4] Delete as appropriate."

RÉSOLUTION MSC.309(88)
(adoptée le 3 décembre 2010)

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée "la Convention") et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé "le Protocole SOLAS de 1988"), qui concernent la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-huitième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2012, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. INVITE les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2012 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, en application de l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de transmettre des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TEL QUE MODIFIÉ

ANNEXE

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

APPENDICE

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers**

1 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.10 et 2.11 par ce qui suit :

"2.10 que le navire a fait/n'a pas fait[1] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] de la Convention;

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage[1] est/n'est pas[1] joint au présent Certificat.

[1] Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge**

2 Remplacer le texte actuel des paragraphes 5 et 6 par ce qui suit :

"5 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17[4] de la Convention;

6 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie[4] est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge**

3 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.7 et 2.8 par ce qui suit :

"2.7 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-2/17 / III/38[4] de la Convention;

2.8 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage[4] est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge**

4 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.11 et 2.12 par ce qui suit :

"2.11 que le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] de la Convention;

2.12 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage[4] est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

[4] Rayer la mention inutile."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.309(88)
(принята 3 декабря 2010 года)

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция») и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого «Протокол СОЛАС 1988 года»), касающиеся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят восьмой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к дополнению к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2012 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2012 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ДОПОЛНЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна

1 Существующие пункты 2.10 и 2.11 заменяются следующим:

«2.10 к судну применялись/не применялись[1] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] Конвенции;

2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам[1] прилагается/не прилагается[1] к настоящему Свидетельству.

[1] Ненужное зачеркнуть.».

Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции

2 Существующие пункты 5 и 6 заменяются следующим:

«5 Что к судну применялись/не применялись[4] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17[4] Конвенции;

6 Что документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности[4] прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.».

Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению

3 Существующие пункты 2.7 и 2.8 заменяются следующим:

«2.7 к судну применялись/не применялись[4] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-2/17 / III/38[4] Конвенции;

2.8 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по пожарной безопасности/спасательным средствам[4] прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.».

Форма Свидетельства о безопасности грузового судна

5 Существующие пункты 2.11 и 2.12 заменяются следующим:

«2.11 к судну применялись/не применялись[4] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам[4] прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

[4] Ненужное зачеркнуть.».

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

1 Se sustituyen los párrafos 2.10 y 2.11 actuales por los siguientes:

"2.10 Que el buque cuenta/no cuenta[1] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38[1] del Convenio,

2.11 Que se adjunta/no se adjunta[1] al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento[1].

[1] Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

2 Se sustituyen los párrafos 5 y 6 actuales por los siguientes:

"5 Que el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 y II-2/17[4] del Convenio.

6 Que se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios[4].

[4] Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

3 Se sustituyen los párrafos 2.7 y 2.8 actuales por los siguientes:

"2.7 Que el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 y III/38[4] del Convenio.

2.8 Que se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento[4].

[4] Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga

4 Se sustituyen los párrafos 2.11 y 2.12 actuales por los siguientes:

"2.11 Que el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38[4] del Convenio.

2.12 Que se adjunta/no se adjunta[4] al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento[4].

[4] Táchese según proceda."

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., a 25 de julio de 2022.

Autorizado sométase a la consideración del Honorable Congreso de la República para los efectos constitucionales

(Fdo.) *Iván Duque Márquez.*

El Ministro de Relaciones Exteriores

(Fdo.) *Martha Lucía Ramírez Blanco.*

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébese el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)", y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)" adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7° de 1944, el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)", y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)" adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, que por el artículo primero de esta ley se aprueban, obligarán a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional respecto de los mismos.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

El Presidente del Honorable Senado de la República,

*Iván Leonidas Name Vásquez.*

El Secretario General del Honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

El Presidente de la Honorable Cámara de Representantes,

*Andrés David Calle Aguas,*

El Secretario General de la Honorable Cámara de Representantes,

*Jaime Luis Lacouture Peñaloza*.

REPÚBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

Comuníquese y cúmplase.

**Ejecútese**, previa revisión de la Corte Constitucional, conforme al artículo 241-10 de la Constitución Política.

Dada, a 14 de agosto de 2024.

GUSTAVO PETRO URREGO.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

*Luis Gilberto Murillo Urrutia.*

El Ministro de Defensa Nacional,

*Iván Velásquez Gómez.*

# Presidencia de la República

## Decretos

## DECRETO NÚMERO 1049 DE 2024

(agosto 14)

*por el cual se ordena la publicación del Proyecto de Acto Legislativo número 018 de 2024 Senado, 437 de 2024 Cámara, por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.*

(Primera Vuelta)

El Presidente de la República de Colombia, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 375 de la Constitución Política y,

CONSIDERANDO:

Que el día 16 de febrero de 2024 se presentó ante la Secretaría General del Senado de la República el Proyecto de Acto Legislativo "*por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*", el cual fue radicado con el número 018 de 2024 Senado, con todos los requisitos constitucionales y legales con el fin de iniciar su trámite legislativo constitucional; proyecto de Acto Legislativo que fue repartido a la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado y enviado a la Imprenta Nacional con el fin de que fuera publicado en la ***Gaceta del Congreso***, tal como se indica en constancia del Senado del 16 de febrero de 2024.

Que el Proyecto de Acto Legislativo "*por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones",* fue publicado en la ***Gaceta del Congreso*** - Senado de la República número 90 del 19 de febrero de 2024.

Que el día 28 de febrero de 2024 la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado mediante el Acta MD-20 designa como ponente al senador Ariel Ávila Martínez, fijando un término de quince (15) días para rendir el correspondiente informe, tal como se indica en la constancia del secretario general de la Comisión Primera del Senado del 28 de febrero de 2024.

Que el día 19 de marzo de 2024, la Secretaría de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado recibe informe de ponencia para primer debate por parte del senador Ariel Ávila Martínez, y se envía a Leyes de Senado para su publicación en la ***Gaceta del Congreso*** número 226 del 11 de marzo de 2024.

Que en sesión del 2 de abril de 2024, según consta en Acta número 36 de la misma fecha, la Secretaría informó que en la próxima sesión se discutiría y votaría el Proyecto de Acto Legislativo número 018 de 2024, *por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.*

En sesión del 3 de abril de 2024, por secretaría se da lectura a la proposición positiva con la que termina el informe de ponencia, abierto y cerrado su discusión y sometido a votación nominal fue aprobado. Se abre discusión del articulado en el texto del pliego y por Secretaría se da lectura de las proposiciones 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140 y 141. Cerrada la discusión del articulado con las proposiciones y sometido a votación nominal fue aprobado. Así mismo, por secretaría se da lectura al título del proyecto "*por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*", al igual que preguntados los miembros de la Comisión Primera del Senado si quieren que este proyecto de reforma constitucional se convierta en Acto Legislativo, es aprobado mediante votación nominal. La presidencia designa como ponente para segundo debate al senador Ariel Ávila Martínez, con ocho (8) días de término para rendir el correspondiente informe. El texto del Proyecto de Acto Legislativo fue aprobado por la Comisión Primera del Senado de la República todo lo cual consta en el Acta número 37 del 3 de abril de 2024 y fue publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 482 del 26 de abril de 2024.

Que el 25 de abril de 2024 la Secretaría de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República recibe ponencia para segundo debate del Proyecto de Acto Legislativo número 018 de 2024, *por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones,* y previa autorización de la presidencia y secretaría de la Comisión, se envía a la Sección de Leyes para su respectiva publicación en la ***Gaceta del Congreso*** número 482 del 26 de abril de 2024.

Que mediante oficio (folio 150), el secretario general de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República, remite al señor secretario general del Senado de la República con todos sus antecedentes y para que siga su curso reglamentario el Proyecto de Acto Legislativo número 018 de 2024, *por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.*

Que en sesión plenaria del Senado de la República del día 30 de abril de 2024 fue considerada y aprobada la proposición con que termina el informe de ponencia para segundo debate, el texto propuesto para segundo debate con las modificaciones aprobadas, el título del Proyecto de Acto Legislativo número 018 de 2024, *por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*, y la manifestación de la plenaria para que esta iniciativa continúe su trámite en la Cámara de Representantes, según consta en Acta número 62 del 30 de abril de 2024, según se indica en la Sustanciación Segunda Ponencia y Texto Definitivo suscrita por el Secretario General del Senado.

Que con oficio de fecha 2 de mayo de 2024, el presidente del Senado de la República remite al señor presidente de la Cámara de Representantes el expediente del Proyecto de Acto Legislativo número 018 de 2024, *por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.*

De conformidad con el artículo 43 numeral 5 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), pasa al despacho del presidente de la Cámara de Representantes el Proyecto de Acto Legislativo número 018 de 2024 Senado, 437 de 2024 Cámara, *por el cual se fortalece la autonomía de los departamentos, distritos y municipios, se modifica el artículo 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*, y se envía a la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, con el