

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 veintún (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.

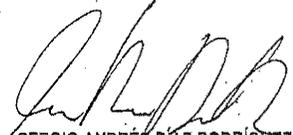
2419

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 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

<p>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)».</p> <p>Honorables Senadores y Representantes:</p> <p>En nombre del Gobierno Nacional y de acuerdo con los artículos 150, numeral 16, 169, 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 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".</p> <p>I. Introducción</p> <p>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 armonización de los plazos entre reconocimientos y los períodos 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 1937, 8ª de 1980 y 12ª de 1981 respectivamente.</p> <p>Producto de esta Conferencia surgieron los denominados Protocolos de 1988 que se describen a continuación:</p> <p>1. Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado)</p> <p>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 realicen 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.</p> <p>Con este Protocolo:</p> <ol style="list-style-type: none"> Se actualiza el componente técnico del Convenio LL/66, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los períodos 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 1974, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL. 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. 	<ol style="list-style-type: none"> Se incluye el mecanismo de aceptación rápida de modificaciones técnicas al Convenio LL/66. Protocolo de 1988 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (enmendado) <p>El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el Mar de 1974 (SOLAS/74) estableció 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.</p> <p>Protocolo a través del cual:</p> <ol style="list-style-type: none"> Se actualiza el componente técnico del Convenio SOLAS/74, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los períodos 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. 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. Se reemplaza el Protocolo de 1978 del Convenio SOLAS/74. <p>II. Justificación</p> <p>La estandarización de los períodos 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 períodos extensos para cumplir con los requerimientos de cada Convenio por separado, sino que podrán aprovechar una única parada en el dique para ser objeto de Inspección y obtener la certificación exigida por los Convenios SOLAS/74, LL/66 y MARPOL 73/78.</p> <p>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 afectará de manera positiva a los buques de bandera nacional que constituyen 91.836 Toneladas de Registro Bruto.</p> <p>III. Estado del Convenio</p> <p>El Protocolo LL/88 entró en vigor internacional el 3 de febrero de 2000. A la fecha hacen Parte 116 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 97,90% del tonelaje bruto mundial.</p> <p>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.</p>
<p>Modificaciones</p> <p>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-323(89); Resolución MSC-345(91); Resolución MSC-356(92); y Resolución 375(93).</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>IV. Obligaciones tras la adopción</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. Implementar los modelos de los certificados por los Protocolos, traduciendo al inglés preferentemente o al francés, los certificados que se solicitan en virtud del mismo. Comunicar a la OMI: <ol style="list-style-type: none"> Los modelos de certificación exigidos por los Protocolos. Lista de inspecciones autorizadas 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. La normatividad promulgada nacionalmente sobre las materias regidas por el Protocolo. <p>V. Impacto Fiscal</p> <p>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:</p>	<p><i>“Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que origine gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 constancia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contra del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.</i></p> <p><i>Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que impliquen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</i></p> <p><i>En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.”</i></p> <p>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 2003, 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> La Dirección General Marítima como responsable de las actividades de inspección y certificación realiza la actualización de la reglamentación necesaria para incluir plenamente el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación. 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. 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. 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. <p>VI. Otras Consideraciones</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 períodos 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.

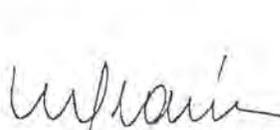
b. Disposiciones derogadas: El proyecto deroga parcialmente las disposiciones de la Ley 8 de 1980, en cuanto el Protocolo SOLAS/88 deja sin vigor el Protocolo SOLAS/74.

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 Congressistas,


MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores

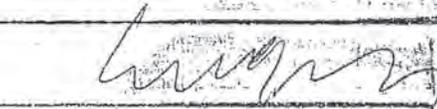

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

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
Nº. 080 Acto Legislativo Nº _____, con todo
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
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

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 1º 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

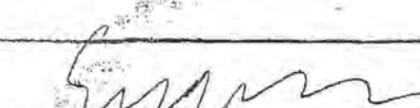

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

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 de
Nº. 080 Acto Legislativo Nº _____, con
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
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,

Amyllkar 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.

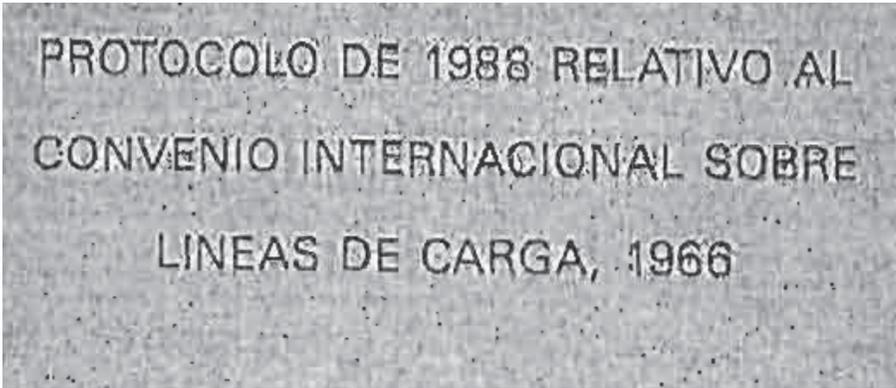
REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL

Publicadas y ejecutadas.

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

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 ADEMÁS 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.

<p style="text-align: center;">ARTICULO III</p> <p style="text-align: center;">Comunicación de información</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">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; yc) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo. <p style="text-align: center;">ARTICULO IV</p> <p style="text-align: center;">Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o	<ul style="list-style-type: none">b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; oc) adhesión. <p>2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO V</p> <p style="text-align: center;">Entrada en vigor</p> <p>1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none">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, yb) 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, <p>siempre que el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992.</p> <p>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.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO VI</p> <p style="text-align: center;">Enmiendas</p> <p>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.</p> <p>2 Enmienda previo examen en el seno de la Organización:</p> <ul style="list-style-type: none">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.	<ul style="list-style-type: none">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:<ul style="list-style-type: none">aa) al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a las Partes a efectos de aceptación; obb) 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. <p>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.</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3 Enmienda a cargo de una Conferencia:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>4 a) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) iii) cuando ya aquella 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.</p> <p>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 aquella 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>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.</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO VII</p> <p style="text-align: center;">Denuncia</p> <p>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.</p> <p>2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.</p> <p>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.</p> <p>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 adquiere efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo 3) del artículo 30 del Convenio.</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO VIII</p> <p style="text-align: center;">Depositario</p> <p>1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario").</p> <p>2 El depositario:</p> <p>a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de:</p>	<p>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;</p> <p>ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO IX</p> <p style="text-align: center;">Idiomas</p> <p>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.</p> <p>HECHO EN LONDRES el once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho</p> <p>EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.</p>

<p style="text-align: center;">ANEXO A</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES A LOS ARTICULOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966</p> <p style="text-align: center;">Artículo 2</p> <p style="text-align: center;">Definiciones</p> <p>Se sustituye el texto actual del párrafo 8) por el siguiente:</p> <p>"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."</p> <p>Añádase un nuevo párrafo 9) que diga:</p> <p>"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."</p> <p style="text-align: center;">Artículos 3, 12, 16, y 21</p> <p>En el texto actual de estos artículos se suprime toda referencia a "(1966)" en relación con el Certificado Internacional de francobordo.</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 4</p> <p style="text-align: center;">Ambito de aplicación</p> <p>Se sustituye el texto actual del párrafo 3) por el siguiente:</p> <p>"3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas que figuran en el Anexo I son aplicables a los buques nuevos."</p> <p style="text-align: center;">Artículo 5</p> <p style="text-align: center;">Excepciones</p> <p>En el párrafo 2) c) sustitúyase "Punta Norte" por "Punta Rasa (Cabo San Antonio)".</p> <p style="text-align: center;">Artículo 13</p> <p style="text-align: center;">Visitas, inspecciones y marcas</p> <p>Se sustituye el título actual por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Reconocimientos y marcas"</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 14</p> <p style="text-align: center;">Reconocimientos e inspecciones iniciales y periódicos</p> <p>Se sustituye el título actual por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales."</p>
<p>Se sustituye el texto actual por el siguiente:</p> <p>"1 Los buques serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>iii) las marcas de francobordo están indicadas correctamente y de modo permanente;</p> <p>iv) se proporciona la información prescrita en la regla 10.</p> <p>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</p>	<p>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 periodo 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 afecta al francobordo.</p> <p>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 periodo 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 periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.</p> <p>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 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 por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.</p>

<p>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.</p> <p>8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual antes del periodo estipulado en el artículo 14:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>9) El Certificado internacional de francobordo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:</p> <p>a) si el casco o las superestructuras del buque han sufrido reformas de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor;</p> <p>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;</p> <p>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;</p>	<p>d) si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada.</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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."</p> <p style="text-align: center;">Artículo 21</p> <p style="text-align: center;">Control</p> <p>En el párrafo 1) c) la referencia al "párrafo 3)" se sustituye por "párrafo 9)".</p>
<p style="text-align: center;">ANEXO B</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES A LOS ANEXOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966</p> <p style="text-align: center;">ANEXO I</p> <p style="text-align: center;">REGLAS PARA LA DETERMINACION DE LAS LINEAS DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I - GENERALIDADES</p> <p style="text-align: center;">Regla 1</p> <p style="text-align: center;">Resistencia del casco</p> <p>Se modifica el título de modo que diga "Resistencia del buque".</p> <p>En la primera frase de la regla se sustituye la palabra "casco" por "buque".</p> <p style="text-align: center;">Regla 2</p> <p style="text-align: center;">Aplicación</p> <p>Añádanse los nuevos párrafos 6) y 7) siguientes:</p> <p>"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.</p> <p>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."</p>	<p style="text-align: center;">Regla 3</p> <p style="text-align: center;">Definiciones de los términos usados en los anexos</p> <p>Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente:</p> <p>"1) Esloza (L): el 96% de la esloza 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 esloza 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 esloza 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 esloza habrá de ser paralela a la flotación de proyecto."</p> <p>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".</p> <p style="text-align: center;">Regla 5</p> <p style="text-align: center;">Marca de francobordo</p> <p>En la última frase de la regla se suprimen las palabras "(como se indica en la figura 2)".</p> <p style="text-align: center;">Regla 9</p> <p style="text-align: center;">Comprobación de las marcas</p> <p>Se suprime la referencia a "1966" en relación con el Certificado internacional de francobordo."</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO II - CONDICIONES DE ASIGNACION DEL FRANCOBORDO</p>

<p style="text-align: center;">Regla 10</p> <p style="text-align: center;">Información que procede facilitar al capitán</p> <p>Se sustituye el texto actual del párrafo 2) por el siguiente:</p> <p>"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:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 garantías acerca de la estabilidad del buque."</p>	<p style="text-align: center;">Regla 15</p> <p style="text-align: center;">Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por entorados y llantas</p> <p>En la última frase del párrafo 5) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación".</p> <p style="text-align: center;">Regla 22</p> <p style="text-align: center;">Imbornales, lomas y descargas</p> <p>En la primera frase del párrafo 1) intercámbiense las palabras "salvo en los casos indicados en el párrafo 2)," a continuación de "provistas,".</p> <p>Se añade al párrafo siguiente al texto existente:</p> <p>"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 escora 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."</p> <p>Los actuales párrafos 2) a 5) pasan a ser 3) a 6).</p> <p>En el párrafo reenumerado 4) la referencia al "párrafo 1)" queda sustituida por "párrafo 2)".</p> <p>En la primera frase del párrafo reenumerado 6) se sustituyen las palabras "Todas las válvulas y accesorios fijos al casco" por "Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas".</p>
<p style="text-align: center;">Regla 23</p> <p style="text-align: center;">Portillos</p> <p>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)".</p> <p style="text-align: center;">Regla 24</p> <p style="text-align: center;">Puertas de desagüe</p> <p>En la primera frase del párrafo 2) se sustituyen las palabras "el área calculada" por "el área calculada de conformidad con el párrafo 1)".</p> <p>En la última frase del párrafo 2) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación".</p> <p>En el párrafo 3) se sustituyen las palabras "Cuando un buque tenga un tronco que no cumpla" por "Cuando un buque provisto de un tronco no cumpla".</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III - FRANCOBORDOS</p> <p style="text-align: center;">Regla 27</p> <p style="text-align: center;">Tipos de buques</p> <p>El texto actual queda sustituido por el siguiente:</p> <p>"1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos, 'A' y 'B'.</p> <p>Buques de tipo 'A'</p> <p>2) Buque de tipo 'A' será el que:</p> <p>a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;</p>	<p>b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas frías de acero o de otro material equivalente, estancas; y</p> <p>c) tenga baja permeabilidad en los espacios de carga llenos.</p> <p>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.</p> <p>4) A los buques de tipo 'A' se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la tabla A de la regla 28.</p> <p>Buques de tipo 'B'</p> <p>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'.</p> <p>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:</p>

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	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	359

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 i), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta el efecto máximo de superficie libre. Habrá utilizarse 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

<p>Hipótesis de avería</p> <p>12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">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) prescribe 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). <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none">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 considerarán 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. <p>Condición de equilibrio</p> <p>13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que:</p> <ul style="list-style-type: none">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
<p>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 A)); 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 telescópicas 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.</p> <ul style="list-style-type: none">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	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none">f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación. <p>Buques sin medios propios de propulsión</p> <p>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'.</p> <ul style="list-style-type: none">a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubiertas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'.b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 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 frías, de acero o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% inferior al calculado de conformidad con las presentes reglas. <p style="text-align: center;">Regla 37</p> <p style="text-align: center;">Reducción por superestructuras y troncos</p> <p>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".</p>

<p style="text-align: center;">Regla 38</p> <p style="text-align: center;">Arrufo</p> <p>En la definición de "y" del párrafo 12) se sustituyen las palabras "extramo de la línea de arrufo" por "la perpendicular de popa o de proa".</p> <p style="text-align: center;">Regla 40</p> <p style="text-align: center;">Francobordos mínimos</p> <p>En la primera frase del párrafo 4) se sustituya "párrafo 1)" por "párrafo 3)".</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO IV - PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA BUQUES A LOS QUE SE ASIGNEN FRANCORBORDOS PARA EL TRANSPORTE DE MADERA EN CUBIERTA</p> <p style="text-align: center;">Regla 44</p> <p style="text-align: center;">Estiba</p> <p>Se sustituye el texto actual por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Generalidades</p> <p>1) Las aberturas de la cubierta de intemperie sobre las que se estibe la carga irán firmemente cerradas y aseguradas.</p> <p>Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz.</p> <p>2) Las cubiertas 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.</p> <p>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.</p>	<p>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 estibaré, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Pies derechos</p> <p>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 espaciamento 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.</p> <p style="text-align: center;">Trincas</p> <p>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.*</p> <p>* 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 39º período de sesiones.</p>
<p style="text-align: center;">Estabilidad</p> <p>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.*</p> <p>Protección de la tripulación, acceso a los espacios de máquinas, etc.</p> <p>8) Además de cumplir con lo prescrito en la regla 25 5) a cada banda de la cubertada se instalarán barandillas o andariveles con espaciamento intermedio, en sentido vertical, de no más de 350 mm hasta una altura mínima de 1 m por encima de la carga.</p> <p>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 500 mm de ancho, por encima de aquella sujetándola firmemente por debajo del andarivel o cerca del mismo.</p> <p>9) Cuando no se pueda cumplir lo prescrito en el párrafo 8), se utilizarán otros medios que a juicio de la Administración sean satisfactorios.</p> <p>* 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 39º período de sesiones.</p>	<p style="text-align: center;">Medios para el gobierno del buque</p> <p>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."</p> <p style="text-align: center;">Regla 45</p> <p style="text-align: center;">Cálculo del francobordo</p> <p>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 en cubierta."</p>

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 al 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'
 (Buque existente (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/} Téchese según proceda.

<p>Francobordo medido desde la ^{4/} línea de cubierta</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Tropical</td> <td style="width: 30%;">..... mm (T)</td> <td style="width: 40%;">..... mm por encima de (V)</td> </tr> <tr> <td>Verano</td> <td>..... mm (V)</td> <td>..... mm Bordo superior, de la línea que pasa por el centro del anillo</td> </tr> <tr> <td>Invierno Atlántico Norte</td> <td>..... mm (I)</td> <td>..... mm por debajo de (V)</td> </tr> <tr> <td>Medera tropical</td> <td>..... mm (ANI)</td> <td>..... mm por debajo de (V)</td> </tr> <tr> <td>Medera Verano</td> <td>..... mm (MT)</td> <td>..... mm por encima de (MV)</td> </tr> <tr> <td>Medera Invierno</td> <td>..... mm (MV)</td> <td>..... mm por encima de (V)</td> </tr> <tr> <td>Medera Atlántico Norte</td> <td>..... mm (MI)</td> <td>..... mm por debajo de (MV)</td> </tr> <tr> <td>Medera Atlántico Norte Invierno</td> <td>..... mm (MANI)</td> <td>..... mm por debajo de (MV)</td> </tr> </table> <p>Reducción en agua dulce para todos los francobordos, diferentes del de madera mm. Para el francobordo para madera mm.</p> <p>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</p> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> </div> <p>^{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.</p>	Tropical mm (T) mm por encima de (V)	Verano mm (V) mm Bordo superior, de la línea que pasa por el centro del anillo	Invierno Atlántico Norte mm (I) mm por debajo de (V)	Medera tropical mm (ANI) mm por debajo de (V)	Medera Verano mm (MT) mm por encima de (MV)	Medera Invierno mm (MV) mm por encima de (V)	Medera Atlántico Norte mm (MI) mm por debajo de (MV)	Medera Atlántico Norte Invierno mm (MANI) mm por debajo de (MV)	<p>SE CERTIFICA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>Expedido en (Lugar de expedición del certificado)</p> <p>..... (Fecha de expedición)</p> <p>..... (Firma del funcionario autorizado que expide el certificado)</p> <p style="text-align: center;">..... (Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Notas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>^{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.</p>
Tropical mm (T) mm por encima de (V)																							
Verano mm (V) mm Bordo superior, de la línea que pasa por el centro del anillo																							
Invierno Atlántico Norte mm (I) mm por debajo de (V)																							
Medera tropical mm (ANI) mm por debajo de (V)																							
Medera Verano mm (MT) mm por encima de (MV)																							
Medera Invierno mm (MV) mm por encima de (V)																							
Medera Atlántico Norte mm (MI) mm por debajo de (MV)																							
Medera Atlántico Norte Invierno mm (MANI) mm por debajo de (MV)																							
<p style="text-align: center;"><u>Refrendo de reconocimientos anuales</u></p> <p>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.</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (Firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar</p> <p>Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (Firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar</p> <p>Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (Firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar</p> <p>Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (Firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar</p> <p>Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p>	<p><u>Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c):</u></p> <p>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.</p> <p>Firmado (Firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar</p> <p>Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p><u>Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable</u></p> <p>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</p> <p>Firmado (Firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar</p> <p>Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p><u>Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable</u></p> <p>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</p> <p>Firmado (Firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar</p> <p>Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p>																								

<p><u>Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento o por un período de gracia, cuando el artículo 19 5) ó 19 6) sea aplicable</u></p> <p>El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)3/ del Convenio, hasta</p> <p style="text-align: right;">Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar</p> <p style="text-align: right;">Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p><u>Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable</u></p> <p>De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es</p> <p style="text-align: right;">Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar</p> <p style="text-align: right;">Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es</p> <p style="text-align: right;">Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar</p> <p style="text-align: right;">Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>3/ Táchese según proceda</p>	<p style="text-align: center;">Modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCION RELATIVO AL FRANCOBORDO</p> <p style="text-align: center;">(Sello oficial) (Estado)</p> <p>Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1968,</p> <p>con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">..... (nombre del Estado)</p> <p>por (persona u organización reconocida)</p> <p><u>Datos relativos al buque^{1/}</u></p> <p>Nombre del buque</p> <p>Número o letras distintivos</p> <p>Puerto de matrícula</p> <p>Estora (L) según se define en el artículo 2 B) (en metros)</p> <p>Número IMOZ/</p> <p>SE CERTIFICA:</p> <p>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.</p> <p>Las disposiciones del Convenio de las que el buque queda exento en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2), son las siguientes:</p> <p>El viaje para el cual se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 4) es:</p> <p>Desde:</p> <p>Hasta:</p> <p>1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.</p> <p>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.</p> <p>3/ Táchese según proceda.</p>
<p>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):</p> <p>.....</p> <p>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.</p> <p>Expedido en (lugar de expedición del certificado)</p> <p>..... (Fecha de expedición)</p> <p style="text-align: right;">..... (firma del funcionario autorizado que expide el certificado)</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Refrendo de reconocimientos anuales</u></p> <p>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.</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar</p> <p style="text-align: right;">Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar</p> <p style="text-align: right;">Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar</p> <p style="text-align: right;">Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar</p> <p style="text-align: right;">Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p>

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

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 B) 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)

Referendo 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)

Referendo 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)

Referendo 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 el artículo 19 6) sean aplicables

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

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Referendo 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

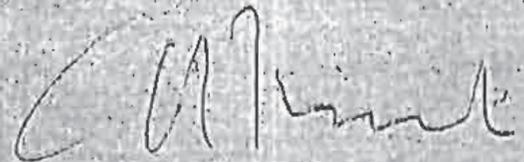
Fecha

(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))

<p style="text-align: center;">القرار MSC.375(93) (المعتمد في 22 أيار/مايو 2014)</p> <p style="text-align: center;">تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدلة</p> <p style="text-align: center;">إن لجنة السلامة البحرية ،</p> <p style="text-align: center;">إذ تشير إلى المادة 28(ب) من اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ،</p> <p style="text-align: center;">وإذ تشير أيضاً إلى المادة ٧ 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 ،</p> <p style="text-align: center;">وإذ تشير كذلك إلى أن الجمعية اعتمدت بالقرار A.1070(28) مدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية (مدونة تنفيذ الصكوك) ،</p> <p style="text-align: center;">وقد أخذت علماً بالتعديلات المقترحة على بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 من أجل جعل مدونة تنفيذ الصكوك إلزامية ،</p> <p style="text-align: center;">وقد نظرت ، في دورتها الثالثة والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل اقترحت وعُمت بموجب الفقرة 2(أ) من المادة ٧ منه ،</p> <p style="text-align: center;">1. تعتمد ، بموجب الفقرة 2(د) من المادة ٧ من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛</p> <p style="text-align: center;">2. تقرر أنه عملاً باللائحة الجديدة 53 من المرفق ٧ ، حيثما استُخدمت عبارة "يبقى" في مدونة تنفيذ الصكوك (مرفق القرار A.1070(28)) ، يُفهم منها على أنها تعني "يجب" ، باستثناء الفقرات 29 و30 و31 و32 ؛</p> <p style="text-align: center;">3. تقرر أيضاً ، بموجب الفقرة 2(أ)(ب) من المادة ٧ من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة اعتباراً من 1 تموز/يوليو 2015 ، ما لم يتم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية "مجموعة ما لا يقل عن 50% من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي" ، بالإبلاغ عن اعتراضاتها على التعديلات ؛</p> <p style="text-align: center;">4. ندعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات مستخل ، بموجب الفقرة 2(أ)(ب) من المادة ٧ من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2016 فور قبولها بموجب الفقرة 3 أعلاه ؛</p> <p style="text-align: center;">5. تطلب من الأمين العام أن يقوم ، طبقاً لفقرة 2(هـ) من المادة ٧ من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، بإرسال نسخ مصدقة من هذا القرار مع نص التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ؛</p> <p style="text-align: center;">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 .</p>	<p style="text-align: center;">مرفق</p> <p style="text-align: center;">تعديلات على المرفق باء لبروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدلة</p> <p style="text-align: center;">المرفق باء</p> <p style="text-align: center;">مرفقات الاتفاقية في صيغتها المعدلة وبروتوكول عام 1988 المتعلق بها</p> <p style="text-align: center;">المرفق ١</p> <p style="text-align: center;">لوائح تحديد خطوط التحميل</p> <p style="text-align: center;">الفصل 1 عموميات</p> <p style="text-align: right;">اللائحة 3 تعريفات المصطلحات المستخدمة في المرفقات</p> <p style="text-align: right;">1. تُضاف التعريفات الجديدة التالية بعد التعريف (18) :</p> <p style="text-align: right;">" (17) المراجعة هي عملية منهجية ومستقلة وموثقة للحصول على بيانات للمراجعة وتقييمها بصورة موضوعية من أجل تحديد مدى استغناء معايير المراجعة .</p> <p style="text-align: right;">(18) مخطط المراجعة هو مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية الذي تضعه المنظمة والذي يأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .</p> <p style="text-align: right;">(19) مدونة تنفيذ الصكوك هي مدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.1070(28) .</p> <p style="text-align: right;">(20) معيار المراجعة هو مدونة تنفيذ الصكوك ."</p>
<p style="text-align: center;">المرفق باء</p> <p style="text-align: center;">مرفقات الاتفاقية في صيغتها المعدلة وبروتوكول عام 1988 المتعلق بها</p> <p style="text-align: center;">2. يُضاف المرفق الجديد IV بعد المرفق III على النحو التالي :</p> <p style="text-align: center;">المرفق IV</p> <p style="text-align: center;">التحقق من الامتثال</p> <p style="text-align: center;">اللائحة 53 الانطباق</p> <p>يجب على الحكومات المتعاقدة أن تستخدم أحكام مدونة تنفيذ الصكوك في إطار اضطلاعها بواجباتها ومسؤولياتها التي تنص عليها هذه الاتفاقية .</p> <p style="text-align: center;">اللائحة 54 التحقق من الامتثال</p> <p>(1) تخضع كل حكومة متعاقدة لمراجعة دورية من قبل المنظمة بموجب معيار المراجعة للتحقق من مدى تنفيذها لهذه الاتفاقية وتنفيذها لأحكامها .</p> <p>(2) تقع على عاتق الأمين العام للمنظمة مسؤولية إدارة مخطط المراجعة استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .</p> <p>(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 .</p> <p>(4) إن المراجعة التي تخضع لها جميع الحكومات المتعاقدة يجب أن :</p> <p>(أ) تستند إلى جدول شامل يُعدّه الأمين العام للمنظمة ، آخذاً في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ؛</p> <p>(ب) تتم بشكل دوري على فترات فاصلة ، على أن تؤخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .</p>	<p style="text-align: center;">第 MSC.375(93)号决议 (2014年5月22日通过)</p> <p style="text-align: center;">经修正的《1966年国际载重线公约1988年议定书》修正案</p> <p>海上安全委员会，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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》)，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>3. 按照《1988年载重线议定书》第VI条第2(f)(i)(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有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；</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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。</p>

<p style="text-align: center;">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</p> <p>第 3 条 本附则中所用各项名词的定义</p> <p>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》。”</p>	<p style="text-align: center;">附件 B 经《1988年议定书》修订的公约的附则</p> <p>2 在附则 III 之后增加新的附则 IV 如下: “附则 IV 符合性验证</p> <p>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。</p> <p>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订的导则,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。”</p>
<p style="text-align: center;">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</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>RECALLING FURTHER that the Assembly, by resolution A.1070(28), adopted the <i>IMO Instruments Implementation Code (III Code)</i>,</p> <p>NOTING proposed amendments to the 1988 Load Lines Protocol to make the III Code mandatory,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>3. DETERMINES ALSO, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bc) 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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANNEX AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX B ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO</p> <p style="text-align: center;">Annex I Regulations for determining load lines</p> <p style="text-align: center;">Chapter I General</p> <p>Regulation 3 <i>Definitions of terms used in the annexes</i></p> <p>1 The following new definitions are added after definition (16): “(17) <i>Audit</i> 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) <i>Audit Scheme</i> means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization. (19) <i>Code for Implementation</i> means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28). (20) <i>Audit Standard</i> means the Code for Implementation.”</p>

<p style="text-align: center;">ANNEX B ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO</p> <p>2 A new annex IV is added after annex III, to read as follows:</p> <p style="text-align: center;">"Annex IV Verification of compliance</p> <p>Regulation 53 <i>Application</i></p> <p>Contracting Governments shall use the provisions of the Code for implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.</p> <p>Regulation 54 <i>Verification of compliance</i></p> <p>(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.</p> <p>(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Audit of all Contracting Governments shall be:</p> <p>(a) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and</p> <p>(b) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization."</p>	<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.375(93) (adoptée le 22 mai 2014)</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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),</p> <p>NOTANT les propositions d'amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge visant à rendre obligatoire l'utilisation du Code III,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE B ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLES QUE MODIFIÉES PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF</p> <p style="text-align: center;">Annexe I Règles pour la détermination des lignes de charge</p> <p style="text-align: center;">Chapitre I Généralités</p> <p>Règle 3 <i>Définitions des termes utilisés dans les annexes</i></p> <p>1 Les nouvelles définitions suivantes sont ajoutées après la définition 16) :</p> <p>"17) <i>Audit</i> 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.</p> <p>18) <i>Programme d'audit</i> 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.</p> <p>19) <i>Code d'application</i> désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).</p> <p>20) <i>Norme d'audit</i> désigne le Code d'application."</p>	<p style="text-align: center;">ANNEXE B ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLES QUE MODIFIÉES PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF</p> <p>2 Après l'annexe III est ajoutée une nouvelle annexe IV, libellée comme suit :</p> <p style="text-align: center;">"Annexe IV Vérification de la conformité</p> <p>Règle 53 <i>Application</i></p> <p>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.</p> <p>Règle 54 <i>Vérification de la conformité</i></p> <p>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.</p> <p>2) Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit conformément aux directives élaborées par l'Organisation.</p> <p>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.</p> <p>4) L'audit de chaque Gouvernement contractant doit :</p> <p>a) suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation; et</p> <p>b) être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation."</p>

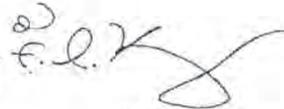
<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.375(93) (принята 22 мая 2014 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что Ассамблея резолюцией A.1070(28) приняла <i>Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)</i>,</p> <p>ОТМЕЧАЯ предложенные поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года с целью сделать обязательным Кодекс ОДИ,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей девяносто третьей сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 а) его статьи VI,</p> <p>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;</p> <p>2 ПОСТАНОВЛЯЕТ, что согласно новому правилу 53 Приложения IV во всех случаях, когда в Кодексе ОДИ (приложение к резолюции A.1070(28)) используется слово «zhai», оно должно читаться как «zhai», за исключением пунктов 29, 30, 31 и 32;</p> <p>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 2016 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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ В К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ В</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ</p> <p style="text-align: center;">Приложение I</p> <p style="text-align: center;">Правила определения грузовых марок</p> <p style="text-align: center;">Глава I</p> <p style="text-align: center;">Общие положения</p> <p>Правило 3 <i>Определение терминов, применяемых в настоящих приложениях</i></p> <p>1 После определения 16) добавляются следующие новые определения:</p> <p>«17) <i>Проверка</i> означает систематический, независимый и документированный процесс получения сведений и их объективной оценки с целью определить, в какой степени выполнены критерии проверки.</p> <p>18) <i>Система проверки</i> означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией.</p> <p>19) <i>Кодекс по осуществлению</i> означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией A.1070(28).</p> <p>20) <i>Стандарт проверки</i> означает Кодекс по осуществлению».</p>
<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ В</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ</p> <p>2 После Приложения III добавляется новое Приложение IV следующего содержания:</p> <p style="text-align: center;">«Приложение IV</p> <p style="text-align: center;">Проверка соответствия</p> <p>Правило 53 <i>Применение</i></p> <p>Договаривающиеся правительства применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящей Конвенции.</p> <p>Правило 54 <i>Проверка соответствия</i></p> <p>1) Каждое Договаривающееся правительство подвергается периодическим проверкам, проводимым Организацией в соответствии со стандартом проверки для проверки соответствия настоящей Конвенции и ее осуществления.</p> <p>2) Генеральный секретарь Организации несет ответственность за осуществление Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией.</p> <p>3) Каждое Договаривающееся правительство несет ответственность за способствование проведению проверки и осуществлению программы принятия мер в свете сделанных выводов на основе руководства, разработанного Организацией.</p> <p>4) Проверка всех Договаривающихся правительств.</p> <p>a) основана на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией; и</p> <p>b) проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией».</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.375(93) (adoptada el 22 de mayo de 2014)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>RECORDANDO ADEMÁS que la Asamblea, mediante la resolución A.1070(28), adoptó el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código II),</p> <p>TOMANDO NOTA de las propuestas de enmienda al Protocolo de líneas de carga de 1988 para conferir carácter obligatorio al Código III,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 93º período 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,</p> <p>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;</p> <p>2 DISPONE que, en cumplimiento de lo dispuesto en la nueva regla 53 de 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;</p> <p>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 2016, 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;</p> <p>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 <i>supra</i>;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>

<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO B</p> <p style="text-align: center;">ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO</p> <p style="text-align: center;">Anexo I</p> <p style="text-align: center;">Reglas para determinar las líneas de carga</p> <p style="text-align: center;">Capítulo I</p> <p style="text-align: center;">Generalidades</p> <p>Regla 3 <i>Definiciones de los términos usados en los anexos</i></p> <p>1 Se añaden las siguientes nuevas definiciones después de la definición 16):</p> <p>"17) <i>Auditoría</i>: 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.</p> <p>18) <i>Plan de auditorías</i>: Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización.</p> <p>19) <i>Código de implantación</i>: Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).</p> <p>20) <i>Norma de auditoría</i>: Código de implantación."</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO B</p> <p style="text-align: center;">ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO</p> <p>2 Se añade el siguiente nuevo anexo V a continuación del anexo III:</p> <p style="text-align: center;">"Anexo IV</p> <p style="text-align: center;">Verificación del cumplimiento</p> <p>Regla 53 <i>Aplicación</i></p> <p>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.</p> <p>Regla 54 <i>Verificación del cumplimiento</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4) La auditoría de todos los Gobiernos Contratantes:</p> <p>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</p> <p>b) se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización."</p>
<p>نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966، التي اعتمدها في 22 أيار/مايو 2014 لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثالثة والتسعين، بموجب الفقرة 2(d) من المادة VI من البروتوكول. ويرد هذا النص في ملحق القرار MSC.375(93)، وقد أدرج النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية.</p> <p>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。</p> <p>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.</p> <p>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-troisième 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.</p> <p>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 одан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.</p> <p>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 93ª 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.</p> <p style="text-align: right;">عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:</p> <p>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:</p> <p style="text-align: right;">لندن، في</p> <p>伦敦， London, Londres, le Лондон, Londres,</p> <p style="text-align: right;">1/11033(A/C/E/R/S)</p>	<p>تعديلات عام 2013 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966، في صيغتها المعدلة</p> <p style="text-align: center;">(القرار MSC.356(92))</p> <p>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)</p> <p>2013 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED (Resolution MSC.356(92))</p> <p>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))</p> <p>ПОПРАВКИ 2013 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ (Резолюция MSC.356(92))</p> <p>ENMIENDAS DE 2013 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO (Resolución MSC.356(92))</p>

<p style="text-align: center;">第 MSC.356(92)号决议 (2013年6月21日通过)</p> <p style="text-align: center;">经修正的《1966年国际载重线公约 1988年议定书》 的修正案</p> <p>海上安全委员会，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 	<p style="text-align: center;">附件</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">附则I 载重线核定规则</p> <p style="text-align: center;">第1章 总则</p> <p>第2-1条 – 对被认可组织的授权</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 第2-1条现有文本由下文替代： <p>“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：</p> <ol style="list-style-type: none"> (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。”
<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.356(92) (Adopted on 21 June 2013)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>NOTING the proposed amendments to the 1988 Load Lines Protocol to make the Code for recognized organizations (RO Code) mandatory,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX I Regulations for determining load lines</p> <p style="text-align: center;">Chapter I General</p> <p>Regulation 2-1 – Authorization of recognized organizations</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The existing text of regulation 2-1 is replaced with the following: <p>“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:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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.”

<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.356(92) (adoptée le 21 juin 2013)</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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;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.	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS À L'ANNEXE B DU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE I Règles pour la détermination des lignes de charge</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I Généralités</p> <p>Règle 2-1 – Habilitation des organismes reconnus</p> <p>1 Le texte actuel de la règle 2-1 est remplacé par ce qui suit :</p> <p>"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 :</p> <ol style="list-style-type: none">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;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; etles 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."
<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.356(92) (принята 21 июня 2013 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>ОТМЕТИВ предложенные поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года с целью сделать обязательным Кодекс о признанных организациях (Кодекс ПО),</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей девяносто второй сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 а) его статьи VI,</p> <ol style="list-style-type: none">ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 с) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;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;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;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;ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года.	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ В К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ I Правила определения грузовых марок</p> <p style="text-align: center;">Глава I Общие положения</p> <p>Правило 2-1 – Предоставление полномочий признанным организациям</p> <p>1 Существующий текст правила 2-1 заменяется следующим:</p> <p>«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:</p> <ol style="list-style-type: none">поправки к части 1 и части 2 Кодекса ПО одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VI настоящего Протокола;поправки к части 3 Кодекса ПО одобряются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры; илюбые 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».

<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.356(92) (adoptada el 21 de junio de 2013)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 26 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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),</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 92º período 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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO I Reglas para determinar las líneas de carga</p> <p style="text-align: center;">Capítulo I Generalidades</p> <p>Regla 2-1 – Autorización de organizaciones reconocidas</p> <p>1 El texto actual de la regla 2-1 se sustituye por el siguiente:</p> <p>"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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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."
<p style="text-align: center;">مرفق</p> <p style="text-align: center;">تعديلات على المرفق بآء لبروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدلة</p> <p style="text-align: center;">المرفق 1 نوايح تحديد خطوط التحميل</p> <p style="text-align: center;">الفصل 1 عموميات</p> <p style="text-align: center;">اللائحة 1-2 – تقويض الهيئات المعتمدة</p> <p>1 يستعاض عن النص الحالي لللائحة 1-2 بما يلي :</p> <p>"تقوم الإدارة بتقويض 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 اعتمدها بها المنظمة بالقرار MSC.349(92) ، والصيغة التي قد تُعدّلها بها المنظمة ، شريطة ما يلي :</p> <p>(أ) يجب أن تُعتمد التعديلات على الجزء 1 والجزء 2 من مدونة الهيئات المعتمدة وتغدو سارية المفعول ونافذة بموجب أحكام المادة 6 من هذا البروتوكول ؛</p> <p>(ب) يجب أن تُعتمد التعديلات على الجزء 3 من مدونة الهيئات المعتمدة من قِبَل لجنة السلامة البحرية بموجب نظامها الداخلي ؛</p> <p>(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 ."</p>	<p style="text-align: center;">القرار MSC.356(92) (المعتمد في 21 حزيران/يونيو 2013)</p> <p style="text-align: center;">تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدلة</p> <p style="text-align: center;">إن لجنة السلامة البحرية ،</p> <p>إذ تشير إلى المادة 28(ب) من اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ،</p> <p>وإذ تشير أيضاً إلى المادة 6 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 ،</p> <p>وقد أخذت علماً بالتعديلات المقترحة على بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 من أجل جعل مدونة الهيئات المعتمدة (مدونة RO) إلزامية ،</p> <p>وقد نظرت ، في دورتها الثانية والثمانين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل المقترحة وعُضمت بموجب الفقرة 2(أ) من المادة 6 منه .</p> <p>1. تعتمد ، بموجب الفقرة 2(د) من المادة 6 من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛</p> <p>2. تقرر ، بموجب الفقرة 2(و)(ب) من المادة 6 من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة اعتباراً من 1 تموز/يوليو 2014 ، ما لم يتم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعاً ما لا يقل عن 50 بالمئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالإبلاغ عن اعتراضاتها على التعديلات ؛</p> <p>3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات ستدخل ، بموجب الفقرة 2(ز) من المادة 6 من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2015 قرر قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛</p> <p>4. تطلب من الأمين العام أن يقوم ، طبقاً للفقرة 2(هـ) من المادة 6 من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، بإرسال نسخ مصدقة من هذا القرار مع نص التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ؛</p> <p>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 .</p>

<p>نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدلة ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والثلاثين ، في 21 حزيران/يونيو 2013 ، ويرد هذا النص في مرفق القرار MSC.356(92) ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .</p> <p>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。</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>ЗАБЕРЕННАЯ 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 одан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.</p> <p>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.</p> <p>عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية</p> <p>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.</p>  <p>لندن ، في</p> <p>伦敦 - London, Londres, le 31 July 2014 Лондон, Londres,</p> <p>110235 (A/C/E/F/R/S)</p>	<p>تعديلات عام 2012 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدلة</p> <p>(القرار MSC.345(91))</p> <p>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)</p> <p>2012 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED (Resolution MSC 345(91))</p> <p>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))</p> <p>ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ (Резолюция MSC.345(91))</p> <p>ENMIENDAS DE 2012 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO (Resolución MSC.345(91))</p>
<p>第 MSC.345(91)号决议 (2012 年 11 月 30 日通过)</p> <p>经修正的《1966年国际载重线公约》 1988年议定书的修正案</p> <p>海上安全委员会，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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。</p>	<p>附件</p> <p>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</p> <p>附则I 载重线核定规则</p> <p>第III章 干 舷</p> <p>第 27 条 - 船舶类型</p> <p>第 27(11)条 - 初始装载状态</p> <p>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%。”</p> <p>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。</p> <p>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：</p>

<p>i. 应按第(i)至(iv)项确定装载状态;</p> <p>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</p> <p>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)。”</p> <p>第 27(13)条 - 平衡状态</p> <p>4 在现有第(f)款后新增第(g)款如下:</p> <p>“(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。”</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.345(91) (adopted on 30 November 2012)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX I Regulations for determining load lines</p> <p style="text-align: center;">Chapter III Freeboards</p> <p>Regulation 27 – Types of ships</p> <p>Regulation 27(11) – Initial condition of loading</p> <p>1 The first sentence of paragraph (b)(iv) is replaced by the following:</p> <p>"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."</p> <p>2 After the existing paragraph (b)(iv), a new paragraph (b)(v) is inserted as follows:</p> <p>"(v) Ballast water tanks shall normally be considered to be empty and no free surface correction shall be made for them."</p> <p>and the existing paragraphs (b)(v) and (b)(vi) are renumbered as (b)(vi) and (b)(vii), accordingly.</p> <p>3 The renumbered paragraph (b)(vi) is replaced by the following:</p> <p>"(vi) Alternative treatment for free surface may be considered when developing the final condition for application of damage specified in regulation 27(12):</p> <p>(aa) Method 1 (appropriate to virtual corrections). The virtual centre of gravity for the initial condition is determined as follows:</p> <p>i. the loading condition shall be developed in accordance with paragraphs (i) to (iv);</p> <p>ii. the correction for the free surfaces is added to the vertical centre of gravity;</p> <p>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</p> <p>iv. the damage cases will be checked for compliance with the damage stability criteria using the above initial condition.</p>	<p>(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:</p> <p>i. the loading condition shall be developed in accordance with paragraphs (i) to (iv);</p> <p>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</p> <p>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) "</p> <p>Regulation 27(13) – Condition of equilibrium</p> <p>4 A new paragraph (g) is added after the existing paragraph (f), as follows:</p> <p>"(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."</p>

<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.345(91) (adoptée le 30 novembre 2012)</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS À L'ANNEXE B DU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE I Règles pour la détermination des lignes de charge</p> <p style="text-align: center;">Chapitre III Francs-bords</p> <p>Règle 27 – Types de navires</p> <p>Règle 27 11) – État initial de chargement</p> <p>1. Le texte de la première phrase du paragraphe b) iv) est remplacé par ce qui suit :</p> <p>"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".</p> <p>2. Après l'actuel paragraphe b) iv) est inséré le nouveau paragraphe b) v) suivant :</p> <p>"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".</p> <p>et les actuels paragraphes b) v) et b) vi) sont en conséquence renumérotés b) vi) et b) vii).</p> <p>3. Le texte du paragraphe renuméroté b) vi) est remplacé par ce qui suit :</p> <p>"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'avance décrite dans la règle 27 12)</p> <p>aa) Méthode No 1 (valable pour les corrections virtuelles); le centre de gravité virtuel dans l'état initial est déterminé comme suit :</p> <p>i. l'état de chargement doit être établi conformément aux alinéas i) à iv);</p> <p>ii. la correction pour carènes liquides est ajoutée à la hauteur du centre de gravité;</p> <p>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</p> <p>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.</p>
<p>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 :</p> <p>i. l'état de chargement doit être établi conformément aux alinéas i) à iv);</p> <p>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</p> <p>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)."</p> <p>Règle 27 13) – État d'équilibre</p> <p>4. Le nouveau paragraphe g) suivant est ajouté après l'actuel paragraphe f) :</p> <p>"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."</p>	<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.345(91) (принята 30 ноября 2012 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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 приложениях к настоящей резолюции;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 приложениях, всем Сторонам Протокола о грузовой марке 1988 года;</p> <p>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.</p>

<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ В К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ I Правила определения грузовых марок</p> <p style="text-align: center;">Глава III Величины надводного борта</p> <p>Правило 27 – Типы судов</p> <p>Правило 27 11) – Исходное состояние нагрузки</p> <p>1. Первое предложение пункта b) iv) заменяется следующим:</p> <p>«Загрузка цистерн и помещений судна, предназначенных для каждого типа расходуемых жидкостей и запасов, должна приниматься на 50 процентов их полной вместимости.»</p> <p>2. После существующего пункта b) iv) включается новый пункт b) v) следующего содержания:</p> <p>«v) танки водяного балласта обычно должны считаться пустыми, и для них не должна делаться поправка на свободную поверхность.»</p> <p>Существующие пункты b) v) и b) vi) переименовываются в пункты b) vi) и b) vii) соответственно.</p> <p>3. Переименованный пункт b) vi) заменяется следующим:</p> <p>«vi) При разработке конечного состояния для применения размеров повреждений, указанных в правиле 27 12), может быть рассмотрен альтернативный подход к свободной поверхности:</p> <p>aa) Метод 1 (соответствует виртуальным поправкам). Виртуальный центр тяжести для исходного состояния определяется следующим образом:</p> <p>i. состояние нагрузки должно быть разработано в соответствии с пунктами i)–iv);</p> <p>ii. поправка на свободные поверхности добавляется к центру тяжести по высоте;</p> <p>iii. одно виртуальное исходное состояние при предположении, что все отсеки остаются пустыми, разрабатывается для осадки при летней грузовой ватерлинии с равным дифференлом с использованием центра тяжести по высоте от вышеупомянутого состояния нагрузки, и</p> <p>iv. случаи повреждения должны проверяться на соответствие критериям устойчивости в поврежденном состоянии с использованием вышеупомянутого исходного состояния.</p> <p>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:</p> <p>i. состояние нагрузки должно быть разработано в соответствии с пунктами i)–iv);</p> <p>ii. одно виртуальное исходное состояние для каждого случая повреждения отсеков, заполненных жидкостями, может быть разработано для осадки при летней грузовой ватерлинии с равным дифференлом с использованием виртуального исходного состояния с заполненными отсеками, разработанное для осадки при летней грузовой ватерлинии с равным дифференлом. 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</p> <p>iii. случаи повреждения будут проверены на соответствие критериям устойчивости в поврежденном состоянии с использованием вышеупомянутого исходного состояния.»</p> <p>Правило 27 13) – Условие равновесия</p> <p>4. После существующего пункта f) добавляется следующий новый пункт g):</p> <p>«g) Соответствие критериям остаточной устойчивости, указанным в пунктах a), c), d) и e), выше, не требуется демонстрировать при рабочих состояниях нагрузки с использованием прибора для расчета устойчивости, программного обеспечения для расчета устойчивости или иного одобренного метода.»</p>	
<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.345(91) (adoptada el 30 de noviembre de 2012)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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, quimiqueros y gaseros,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 91º 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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) i) 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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">Anexo I Reglas para determinar las líneas de carga</p> <p style="text-align: center;">Capítulo III Francabordos</p> <p>Regla 27 Tipos de buques</p> <p>Regla 27 11) – Condición inicial de carga</p> <p>1. Se sustituye la primera frase del apartado b) iv) por la siguiente:</p> <p>"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."</p> <p>2. Después del apartado b) iv) existente, se añade el nuevo apartado b) v) siguiente:</p> <p>"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."</p> <p>y se modifica, en consecuencia, la numeración de los apartados b) v) y b) vi) por b) vi) y b) vii)</p> <p>3. Se sustituye el nuevo apartado b) vi) por el siguiente:</p> <p>"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):</p> <p>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:</p> <p>i) la condición de carga se creará de conformidad con lo dispuesto en los apartados i) a iv);</p> <p>ii) la corrección para las superficies libres se añade al centro de gravedad;</p> <p>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</p>

<p>iv) se comprobará que los casos de avería cumplen los criterios de estabilidad con avería utilizando la condición inicial indicada anteriormente</p> <p>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:</p> <p>i) la condición de carga se creará de conformidad con lo dispuesto en los apartados i) a iv),</p> <p>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</p> <p>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)."</p> <p>Regla 27 13) – <i>Condición de equilibrio</i></p> <p>4 Se añade el siguiente nuevo apartado g) después del apartado f) existente:</p> <p>"g) El cumplimiento de los criterios de estabilidad residual, especificados en los apartados a), c), d) y e), no raya de demostrarse en las condiciones de carga de servicio utilizando un instrumento de estabilidad, programas informáticos de estabilidad u otro método aprobado."</p>	<p>(ب ب) الطريقة 2 (ملائمة في حال استخدام العزم الفعلية للسطح الطليق وفقاً للنسبة المفترضة لامتلاء الصهاريج في حالة العطب). ويحدد مركز الثقل الافتراضي للحالة الأولية على النحو التالي:</p> <p>أ. تُحدد حالة التحميل بموجب الفقرات من (i) إلى (iv) ؛</p> <p>ب. يمكن تحديد حالة أولية افتراضية لكل حالة عطب تكون فيها الحجيرات مملوءة بالموائيل عند عائم خط التحميل الصيغي والاستواء صفر ، وذلك باستخدام حالة التحميل الأولية التي تكون فيها الحجيرات مملوءة والتي يتم تحديدها عند عائم خط التحميل الصيغي 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 بالموائيل والتي ستتعرض للعطب يجب أن تترك فارغة قبل حصول العطب ؛</p> <p>ج. يتم التحقق من مدى استيفاء معايير الاتزان المتبقي على الحالات العطبي باستخدام الحالات الأولية أعلاه (حالة أولية لكل حالة عطب) ."</p> <p>الملاححة 27 (13) – <i>حالة التوازن</i></p> <p>4 تُضاف الفقرة الجديدة (ز) بعد الفقرة الحالية (ر) ، على النحو التالي :</p> <p>"(ز) لا يتوجب إظهار مدى استيفاء معايير الاتزان المتبقي 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 ."</p>
<p>مرفق</p> <p>تعديلات على المرفق بآء لبروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>المرفق I لوائح تحديد خطوط التحميل</p> <p>الفصل III عوائم السفن</p> <p>الملاححة 27 – أنواع السفن</p> <p>الملاححة 27 (11) – <i>حالة التحميل الأولية</i></p> <p>1 يستعاض عن الجملة الأولى من الفقرة (ب)(v) بما يلي :</p> <p>"تعتبر جميع صهاريج السفينة والأماكن المعدة على متنها لاحتواء كل نوع من أنواع المواد الاستهلاكية والميون مملوءة بنسبة 50 بالمئة من مجموع سعتها ."</p> <p>2 بعد الفقرة الحالية (ب)(iv) ، تُضاف الفقرة الجديدة (ب)(v) على النحو التالي :</p> <p>"(v) تُعتبر صهاريج مياه الصابورة فارغة عادة ولا يُطبق عليها أي تصحيح لتأثير السطح الطليق ."</p> <p>ويعاد ترقيم الفقرتين الحاليتين (ب) (v) و (ب) (vi) بالتالي الفقرتين (ب) (vi) و (ب) (vii) .</p> <p>3 يستعاض عن الفقرة (ب)(vi) التي أُعيد ترقيمها بما يلي :</p> <p>"(vi) يمكن النظر في طريقة بديلة لأخذ تأثير السطح الطليق في الحسبان عند تحديد الحالة النهائية لتطبيق العطب ، على النحو المذكور في الملاححة 27 (12) :</p> <p>(أ) الطريقة 1 (ملائمة للتصحيات الافتراضية) . يُحدد مركز الثقل الافتراضي للحالة الأولية على النحو التالي :</p> <p>أ. تُحدد حالة التحميل بموجب الفقرات من (i) إلى (iv) ؛</p> <p>ب. يُضاف التصحيح المتعلق بتأثير السطح الطليق إلى مركز الثقل الافتراضي ؛</p> <p>ج. تُحدد حالة أولية افتراضية تكون فيها كافة الحجيرات فارغة عند عائم خط التحميل الصيغي والاستواء صفر ، وذلك باستخدام ارتفاع مركز الثقل الخاص بحالة التحميل المذكورة أعلاه ؛</p> <p>د. يتم التحقق من مدى استيفاء معايير الاتزان العطبي في حالات العطب باستخدام الحالة الأولية أعلاه ."</p>	<p>القرار MSC.345(91) (المعتمد في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012)</p> <p>تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>إن لجنة السلامة البحرية ،</p> <p>إذ تستذكر المادة 28(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ،</p> <p>وإذ تستذكر كذلك المادة 6أ 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 ؛</p> <p>وإذ تدرك الحاجة إلى المزيد من التوضيح وإلى توحيد تطبيق متطلبات الاتزان العطبي في ما يتعلق بحالة التحميل الأولية وحالة الاتزان بالنسبة لتناقلات الزيت والكيماويات والغاز ،</p> <p>وقد نظرت ، في دورتها الحادية والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل أقرت وتعممت بموجب الفقرة 2(أ) من المادة 6أ منه ،</p> <p>تُعمد ، بموجب الفقرة 2(د) من المادة 6أ من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، تعديلات على بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛</p> <p>2. تقرر ، بموجب الفقرة 2(ر)(ii)(ب) من المادة 6أ من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2014 ، ما لم يتم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعاً ما لا يقل عن 50 بالمئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالإبلاغ عن اعتراضاتها على التعديلات ؛</p> <p>3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات مستندة ، بموجب الفقرة 2(ز) (ii) من المادة 6أ من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، حيز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2014 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛</p> <p>4. تُطلب إلى الأمين العام أن يقوم ، طبقاً للفقرة 2(هـ) من المادة 6أ من بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ، بإرسال نسخ مصدقة من هذا القرار مع نص التعديلات البراءة في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل ؛</p> <p>5. تُطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل نسخاً من هذا القرار ومرفقه إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 لخطوط التحميل .</p>

نسخة صادقة ومصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المنطبق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدلة ، التي اعتمدها لجنة الملائمة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها العادية والتسعين ، في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012 ، ويرد هذا النص في مرقق القرار (MSC.345(91)) ، وقد أدرج 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.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 поправки 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.

لسن ، 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 المعدلة (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26(二)条，

进一步忆及《〈1966年国际载重线公约〉1988年议定书》(以下简称“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)(ii)(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坦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 15°，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，再沿恒向线至斯密尔特岛上的黑岩岬，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

<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.329(90) (adopted on 24 May 2012)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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;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.	<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX B ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO</p> <p style="text-align: center;">ANNEX II Zones, areas and seasonal periods</p> <p>Regulation 47 – Southern Winter Seasonal Zone</p> <p>The existing text of regulation 47 is replaced by the following:</p> <p>"The northern boundary of the Southern Winter Seasonal Zone is:</p> <p>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</p> <p>Seasonal periods:</p> <table><tr><td>WINTER:</td><td>16 April to 15 October</td></tr><tr><td>SUMMER:</td><td>16 October to 15 April"</td></tr></table>	WINTER:	16 April to 15 October	SUMMER:	16 October to 15 April"
WINTER:	16 April to 15 October				
SUMMER:	16 October to 15 April"				
<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.329(90) (adoptée le 24 mai 2012)</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENT AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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; etPRIE 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.	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENT AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE B ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE II Zones, régions et périodes saisonnières</p> <p>Règle 47 – Zone périodique d'hiver de l'hémisphère Sud</p> <p>Le texte existant de la règle 47 est remplacé par ce qui suit:</p> <p>"La limite nord de la zone périodique d'hiver de l'hémisphère Sud est ainsi définie:</p> <p>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 Chiloe, au point de latitude 41°47' S et de longitude 73°53' W; les côtes nord, est et sud de l'île de Chiloe 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 Chiloe allant du méridien 74°20' W vers l'est.</p> <p>Périodes saisonnières:</p> <table><tr><td>HIVER:</td><td>16 avril – 15 octobre</td></tr><tr><td>ÉTÉ:</td><td>16 octobre – 15 avril"</td></tr></table>	HIVER:	16 avril – 15 octobre	ÉTÉ:	16 octobre – 15 avril"
HIVER:	16 avril – 15 octobre				
ÉTÉ:	16 octobre – 15 avril"				

<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.329(90) (принята 24 мая 2012 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей девяностой сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 а) его статьи VI,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ В ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ II Зоны, районы и сезонные периоды</p> <p>Правило 47 – Южная зимняя сезонная зона</p> <p>Существующий текст правила 47 заменяется следующим:</p> <p>«Северная граница южной зимней сезонной зоны проходит по</p> <p>прямой линии от восточного побережья Американского континента у мыса Трес Пунтас до точки 34° южной широты, 50° западной долготы, отсюда по параллели 34° южной широты до 16° восточной долготы, отсюда по прямой линии до точки 36° южной широты, 20° восточной долготы, отсюда по прямой линии до точки 34° южной широты, 30° восточной долготы, отсюда по прямой линии до точки 35°30' южной широты, 118° восточной долготы, и отсюда по прямой линии до мыса Грим на северо-западном побережье Тасмании; отсюда вдоль северного и восточного побережья Тасмании до самой южной точки острова Бруни, отсюда по прямой линии до мыса Блэк Рок на острове Стюарт, отсюда по прямой линии до точки 47° южной широты, 170° восточной долготы, отсюда по прямой линии до точки 33° южной широты, 170° западной долготы, и отсюда по параллели 33° южной широты до точки 33° южной широты, 79° западной долготы, отсюда по прямой линии до точки 41° южной широты, 75° западной долготы, отсюда по прямой линии до маяка Пунта-Корона на острове Чилоэ 41°47' южной широты, 73°53' западной долготы, отсюда вдоль северного, восточного и южного побережья острова Чилоэ до точки 43°20' южной широты, 74°20' западной долготы, отсюда 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.</p> <p>Сезонные периоды:</p> <p>ЗИМНИЙ: с 16 апреля по 15 октября ЛЕТНИЙ: с 16 октября по 15 апреля»</p>
<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.329(90) (adoptada el 24 de mayo de 2012)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 90º 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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO B ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO II Zonas, regiones y periodos estacionales</p> <p>Regla 47 <i>Zona periódica de invierno del hemisferio sur</i></p> <p>Se sustituye el texto existente de la regla 47 por el siguiente:</p> <p>«El límite norte de la zona periódica de invierno del hemisferio sur será el siguiente:</p> <p>la loxodrómica desde el cabo Tres Puntas, en la costa oriental del continente americano, hasta el punto de latitud 34° S y de longitud 50° W, el paralelo de latitud 34° S hasta la longitud 16° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 36° S y de longitud 20° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 34° S y de longitud 30° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35°30' S y de longitud 118° E, la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Gрим 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 47° S y longitud 170° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 33° S y longitud 33° S y de longitud 79° W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 41° S y de longitud 75° W, la loxodrómica desde este punto hasta el faro Punta Corona en la isla Chiloé en la latitud 41°47' S y longitud 73°53' W, las costas septentrional, oriental y meridional de la Isla Chiloé hasta el punto de latitud 43°20' S y de longitud 74°20' W y el meridiano 74°20' W hasta el paralelo 45°45' S, incluida la zona interior de los canales Chiloé desde el meridiano 74°20' W hacia el este.</p> <p>Periodos estacionales:</p> <p>INVIERNO: 16 de abril a 15 de octubre VERANO: 16 de octubre a 15 de abril»</p>

<p style="text-align: center;">第 MSC.270(85)号决议 (2008年12月4日通过)</p> <p style="text-align: center;">通过经修正的《1966年国际载重线公约 1988年议定书》的修正案</p> <p>海上安全委员会，</p> <p>忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第28(b)条，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <ol style="list-style-type: none"> 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； 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； 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； 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； 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。 	<p style="text-align: center;">附件</p> <p style="text-align: center;">经修正的《1966年国际载重线公约 1988年议定书》的修正案</p> <p style="text-align: center;">附则B 经《1988年议定书》修订的公约附则</p> <p style="text-align: center;">附则I 载重线核定规则</p> <p style="text-align: center;">第I章 总则</p> <p>第1条—船舶的强度与完整稳性</p> <ol style="list-style-type: none"> 将第(3)款的现有文字改为： <p style="margin-left: 20px;">“(3) <i>遵约</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 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。” <p>第3条—附则中所用术语的定义</p> <ol style="list-style-type: none"> 在现有第(15)款之后，增加新的第(16)款如下： <p style="margin-left: 20px;">“(16) <i>2008年完整稳性规则</i>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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 该规则引言和A部分的修正案应按照《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 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。”
<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.270(85) (adopted on 4 December 2008)</p> <p style="text-align: center;">ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; 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. 	<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX B ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO</p> <p style="text-align: center;">ANNEX I REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES</p> <p style="text-align: center;">CHAPTER I GENERAL</p> <p>Regulation 1 – Strength and intact stability of ships</p> <ol style="list-style-type: none"> The existing text of paragraph (3) is replaced by the following: <p style="margin-left: 20px;">“(3) <i>Compliance</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Ships constructed before 1 July 2010 shall comply with an intact stability standard acceptable to the Administration. Ships constructed on or after 1 July 2010 shall, as a minimum, comply with the requirements of part A of the 2008 IS Code.” <p>Regulation 3 – Definitions of terms used in the Annexes</p> <ol style="list-style-type: none"> The following new paragraph (16) is added after the existing paragraph (15): <p style="margin-left: 20px;">“(16) <i>2008 IS Code</i> 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.”

<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.270(85) (adoptée le 4 décembre 2008)</p> <p style="text-align: center;">ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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 figuré en annexe à la présente résolution;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;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;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; etPRIE 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.	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE B ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE I RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION DES LIGNES DE CHARGE</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I GÉNÉRALITÉS</p> <p>Règle 1 – Résistance et stabilité à l'état intact des navires</p> <ol style="list-style-type: none">Remplacer le texte du paragraphe 3) par ce qui suit : "3) <i>Respect des dispositions</i><ol style="list-style-type: none">Les navires construits avant le 1er juillet 2010 doivent satisfaire à une norme de stabilité à l'état intact jugée acceptable par l'Administration.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." <p>Règle 3 – Définitions des termes utilisés dans les annexes</p> <ol style="list-style-type: none">Après l'actuel paragraphe 15), ajouter le nouveau paragraphe 16) ci-après : "16) <i>Recueil IS de 2008</i> 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 :<ol style="list-style-type: none">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 l'article VI du Protocole de 1988 sur les lignes de charge concernant la procédure d'amendement applicable à l'Annexe B du Protocole; etles amendements à la partie B du Recueil soient adoptés par le Comité de la sécurité maritime conformément à son règlement intérieur."
<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ МSC.270(85) (принята 4 декабря 2008 года)</p> <p style="text-align: center;">ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 б) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей восьмидесяти пятой сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 а) его статьи VI,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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;ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года.	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ В ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ С ИЗМЕНЕНИЯМИ, ВНЕСЕННЫМИ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ I ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГРУЗОВЫХ МАРОК</p> <p style="text-align: center;">ГЛАВА I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>Правило 1 – Прочность и остойчивость судов в неповрежденном состоянии</p> <ol style="list-style-type: none">Существующий текст пункта 3 заменяется следующим: «3) <i>Соответствие</i><ol style="list-style-type: none">Суда, построенные до 1 июля 2010 года, должны отвечать стандарту остойчивости в неповрежденном состоянии, приемлемому для Администрации.Суда, построенные 1 июля 2010 года или после этой даты, должны как минимум отвечать требованиям части А Кодекса ОНС 2008 года.» <p>Правило 3 – Определения терминов, применяемых в настоящих приложениях</p> <ol style="list-style-type: none">После существующего пункта 15 добавляется новый пункт 16 следующего содержания: «16) <i>Кодекс ОНС 2008 года</i> означает Международный кодекс по остойчивости судна в неповрежденном состоянии 2008 года, состоящий из введения, части А (положения которой должны рассматриваться как обязательные) и части В (положения которой должны рассматриваться как рекомендательные), принятый резолюцией MSC.267(85), при условии что:<ol style="list-style-type: none">поправки к введению и части А 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 В к Протоколу; ипоправки к части В Кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.»

<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.270(85) (adoptada el 4 de diciembre de 2008)</p> <p style="text-align: center;">ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO B ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO I REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I GENERALIDADES</p> <p>Regla 1 – Resistencia y estabilidad sin avería de los buques</p> <p>1 El texto existente del párrafo 3) se sustituye por el siguiente:</p> <p style="padding-left: 20px;">3) <i>Cumplimiento</i></p> <p style="padding-left: 40px;">a) Los buques construidos antes del 1 de julio de 2010 se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración.</p> <p style="padding-left: 40px;">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."</p> <p>Regla 3 – Definiciones de los términos usados en los anexos</p> <p>2 Se añade el nuevo párrafo 16) siguiente a continuación del párrafo 15) existente:</p> <p style="padding-left: 20px;">"16) <i>Código IS 2008</i>. 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:</p> <p style="padding-left: 40px;">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</p> <p style="padding-left: 40px;">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."</p>
<p>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 条通过并裁于该委员会第 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。</p> <p>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 as annex to resolution MSC.270(85), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.</p> <p>COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, tel que modifié, adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-cinquième session, le 4 décembre 2008, conformément à l'article VI du Protocole et qui figurent à l'annexe de la résolution MSC.270(85), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.</p> <p>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 Протокола и изложенных в приложении к резолюции MSC.270(85) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.</p> <p>COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, enmendado, adoptadas el 4 de diciembre de 2008 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 85º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo, mediante la resolución MSC.270(85), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.</p> <p>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:</p> <p style="text-align: right;"><i>R. P. Bath</i></p> <p>伦敦, London, Londres, le Лондон, Londres.</p> <p style="text-align: right;"><i>9th June, 2011.</i></p>	<p style="text-align: center;">2006 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.223(82))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS DE 2006 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TELLE QUE MODIFIÉE</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.223(82))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2006 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.223(82))</p>

<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.223(82) (adopted on 8 December 2006)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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;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.	<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX B ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO</p> <p style="text-align: center;">ANNEX I REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES</p> <p style="text-align: center;">CHAPTER II CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD</p> <p>Regulation 22 – Scuppers, inlets and discharges</p> <ol style="list-style-type: none">In paragraph (4) of the regulation, the reference to "(2)" is replaced by reference to "(1)". <p style="text-align: center;">CHAPTER III FREEBOARDS</p> <p>Regulation 39 – Minimum bow height and reserve buoyancy</p> <ol style="list-style-type: none">In paragraph (1) of the regulation, the words "d₁ is the draught at 85% of the depth D, in metres;" are replaced by the words "d₁ is the draught at 85% of the least moulded depth, in metres;".
<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.223(82) (adoptée le 8 décembre 2006)</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TELLE QUE MODIFIÉE</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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 1^{er} 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;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 1^{er} juillet 2008 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;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; etPRIE 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.	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TELLE QUE MODIFIÉE</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE B ANNEXES DE LA CONVENTION, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE I RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION DES LIGNES DE CHARGE</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE II CONDITIONS D'ASSIGNATION DU FRANC-BORD</p> <p>Règle 22 – Dalots, prises d'eau et décharges</p> <ol style="list-style-type: none">Au paragraphe 4) de la règle, remplacer la référence au paragraphe "2)" par une référence au paragraphe "1)". <p style="text-align: center;">CHAPITRE III FRANCS-BORDS</p> <p>Règle 39 – Hauteur d'étrave minimale et flottabilité de réserve</p> <ol style="list-style-type: none">Au paragraphe 1) de la règle, remplacer le membre de phrase "d₁ est le tirant d'eau à 85 % du creux D, en mètres;" par "d₁ est le tirant d'eau à 85 % du creux minimal sur quille, en mètres;".

<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.223(82) (adoptada el 8 de diciembre de 2006)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO B ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO 1 REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO</p> <p>Regla 22 - Imbornales, tomas y descargas</p> <p>1 En el párrafo 4) de la regla, se sustituye "2)" por "1)".</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III FRANCOBORDOS</p> <p>Regla 39 - Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva</p> <p>2 En el párrafo 1) de la regla, la expresión "el calado en el 85% del puntal D, en m," se sustituye por "el calado en el 85% del puntal mínimo de trazado, en m,".</p>
<p>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 as 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.</p> <p>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.</p> <p>CÓPIA 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 periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el 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.</p> <p>For the Secretary-General of the International Maritime Organization</p> <p>Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : <i>P. B.</i></p> <p>Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:</p> <p>London, <i>23/6/07</i></p> <p>Londres, le</p> <p>Londres,</p>	<p style="text-align: center;">2004 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.172(79))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS DE 2004 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TELLE QUE MODIFIÉE</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.172(79))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ 2004 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">(Резолюция MSC.172(79))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2004 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.172(79))</p>

<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.172(79) (adopted on 9 December 2004)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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;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.	<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966</p> <p style="text-align: center;">ANNEX III CERTIFICATES</p> <p style="text-align: center;">Form of International Certificate on Load Lines</p> <p>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":</p> <p style="text-align: right;">"Completion date of the survey on which this certificate is based:" (dd/mm/yyyy)</p> <p style="text-align: center;">Form of International Exemption Certificate on Load Lines</p> <p>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":</p> <p style="text-align: right;">"Completion date of the survey on which this certificate is based:" (dd/mm/yyyy)</p>
<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.172(79) (adoptée le 9 décembre 2004)</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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; etPRIE 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.	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS À L'ANNEXE B DU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE III CERTIFICATS</p> <p style="text-align: center;">Modèle de Certificat international de franc-bord</p> <p>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 :</p> <p style="text-align: right;">"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré :" (jj/mm/aaaa)</p> <p style="text-align: center;">Modèle de Certificat international d'exemption pour le franc-bord</p> <p>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 :</p> <p style="text-align: right;">"Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré :" (jj/mm/aaaa)</p>

<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.172(79) (принята 9 декабря 2004 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей семьдесят девятой сессии поправки к Протоколу о грузовой марке 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2 а) статьи VI Протокола,</p> <ol style="list-style-type: none"> ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года поправки к Приложению В к Протоколу о грузовой марке 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции; 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; 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 2006 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше; 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; ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола о грузовой марке 1988 года. 	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ В К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ III</p> <p style="text-align: center;">СВИДЕТЕЛЬСТВА</p> <p style="text-align: center;">Форма Международного свидетельства о грузовой марке</p> <p>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:</p> <p>"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство:" (dd.mm.gggg)</p> <p style="text-align: center;">Форма Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки</p> <p>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:</p> <p>"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство:" (dd.mm.gggg)</p>
<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.172(79) (adoptada el 9 de diciembre de 2004)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 79º 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 de dicho Protocolo,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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 <i>supra</i>; 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; 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. 	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966</p> <p style="text-align: center;">ANEXO III</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADOS</p> <p style="text-align: center;">Modelo de Certificado internacional de francobordo</p> <p>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":</p> <p>"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: (dd/mm/aaaa)."</p> <p style="text-align: center;">Modelo de Certificado internacional de exención relativo al francobordo</p> <p>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":</p> <p>"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: (dd/mm/aaaa)."</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>ЗАБЕРЕННАЯ 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 Протокола и изложенных в приложении к резолюции MSC.173(79) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.</p> <p>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 el 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.</p> <p>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:</p> <p><i>R. P. ...</i></p> <p>London, Londres, le Лондон, Londres,</p> <p><i>10K July, 2005</i></p> <p>1/9068(B/P/R/S)</p>	<p>تعديلات عام 2003 على بروتوكول عام 1988 للمعطل بالإلحاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (القرار (MSC.143(77))</p> <p>2003 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966 (Resolution MSC.143(77))</p> <p>AMENDEMENTS DE 2003 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE (Résolution MSC.143(77))</p> <p>ПОПРАВКИ 2003 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА (Резолюция MSC.143(77))</p> <p>ENMIENDAS DE 2003 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966 (Resolución MSC.143(77))</p>
<p>RESOLUTION MSC.143(77) (adopted on 5 June 2003)</p> <p>AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>ANNEX</p> <p>AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966</p> <p>1. The existing text of Annex I to Annex B is replaced by the following:</p> <p>"ANNEX I REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES</p> <p>CHAPTER I GENERAL</p> <p>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.</p> <p>The regulations also assume that where there are international requirements relating to stability or subdivision, these requirements have been complied with.</p> <p>Regulation 1 Strength and intact stability of ships</p> <p>(1) The Administration shall satisfy itself that the general structural strength of the ship is adequate for the draught corresponding to the freeboard assigned.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Ships shall comply with an intact stability standard acceptable to the Administration.</p> <p>Regulation 2 Application</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>

- (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.

- (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:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_i} \text{ where}$$

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

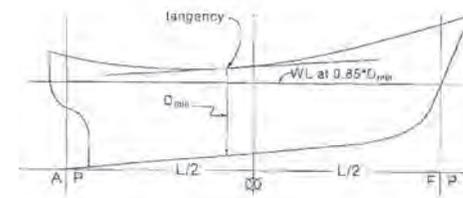


Figure 3.2

- (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.

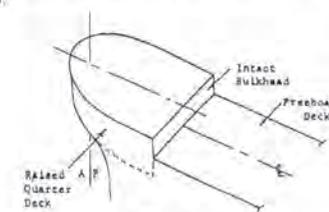


Figure 3.4

- (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.

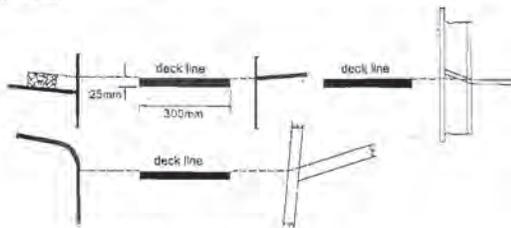


Figure 4.1 Deck line

**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).

- (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).

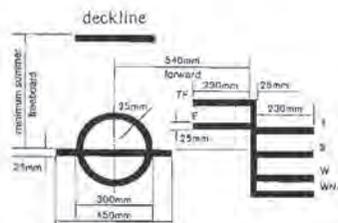


Figure 6.1 Load line mark and lines to be used with this mark

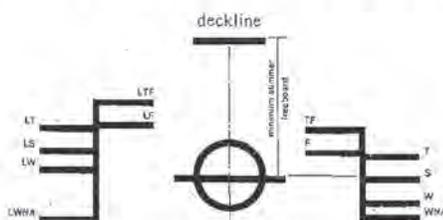


Figure 6.2 Timber load line mark and lines to be used with this mark

**Regulation 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.

**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;

<p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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</p> <p>(e) carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration.</p> <p>(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.</p> <p style="text-align: center;">Regulation 11 Superstructure end bulkheads</p> <p>Bulkheads at exposed ends of enclosed superstructures shall be of an acceptable level of strength.</p> <p style="text-align: center;">Regulation 12 Doors</p> <p>(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.</p> <p>(2) Unless otherwise permitted by the Administration, doors shall open outwards to provide additional security against the impact of the sea.</p> <p>(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.</p>	<p>(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:</p> <p>(a) they shall be installed before the ship leaves port; and</p> <p>(b) they shall be gasketed and fastened by closely spaced through bolts.</p> <p style="text-align: center;">Regulation 13 Position of hatchways, doorways and ventilators</p> <p>For the purpose of these regulations, two positions of hatchways, doorways and ventilators are defined as follows:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Regulation 14 Cargo and other hatchways</p> <p>(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.</p> <p>(2) Coamings and hatchway covers to exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall comply with the requirements of the Administration.</p> <p style="text-align: center;">Regulation 14-1 Hatchway coamings</p> <p>(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:</p> <p>(a) 600 mm if in position 1; and</p> <p>(b) 450 mm if in position 2.</p> <p>(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.</p>
<p style="text-align: center;">Regulation 15 Hatchways closed by portable covers and secured weathertight by tarpaulins and battening devices</p> <p>Hatchway covers</p> <p>(1) The width of each bearing surface for hatchway covers shall be at least 65 mm.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>Portable beams</p> <p>(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/m² on hatchways in position 1 and not less than 2.6 t/m² 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.</p> <p>(5) The assumed loads on hatchways in position 1 may be reduced to 2 t/m² for ships 24 m in length and shall be not less than 3.5 t/m² for ships 100 m in length. The corresponding loads on hatchways in position 2 may be reduced to 1.5 t/m² and 2.6 t/m², respectively. In all cases, values at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.</p> <p>Pontoon covers</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>Carriers or sockets</p> <p>(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.</p>	<p>Cleats</p> <p>(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.</p> <p>Battens and wedges</p> <p>(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.</p> <p>Tarpaulins</p> <p>(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.</p> <p>Securing of hatchway covers</p> <p>(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.</p> <p style="text-align: center;">Regulation 16 Hatchways closed by weathertight covers of steel or other equivalent materials</p> <p>(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.</p> <p>Hatch cover minimum design loads</p> <p>(2) For ships of 100 m in length and above:</p> <p>(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:</p> $\text{Load} = 5 + (L_H - 100)a \text{ in t/m}^2$

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/m² 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/m².
- (c) Position 2 hatch covers shall be designed to 2.6 t/m².
- (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/m².

	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/m² at the forward perpendicular and reduced linearly to 2 t/m² 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/m².
 - (c) Position 2 hatch covers shall be designed to 1.5 t/m².
 - (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/m².
- (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		
	L = 100 m		
Freeboard deck	5 t/m ²	3.5 t/m ²	3.5 t/m ²
Superstructure deck	3.5 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		

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 openings 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 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.

Discharges coming from enclosed spaces below the freeboard deck or on the freeboard deck		Discharges coming from other spaces	
Discharges through machinery spaces (Reg. 22(1)) when inboard and > 0.01L above SWL FB Deck SWL		outboard end > 450mm below FB Deck or < 600mm above SWL (Reg. 22(1)) FB Deck SWL	
Discharges through machinery spaces (Reg. 22(1)) when inboard and > 0.01L above SWL FB Deck SWL		outboard end > 450mm below FB Deck or < 600mm above SWL (Reg. 22(1)) FB Deck SWL	
Discharges through machinery spaces (Reg. 22(1)) when inboard and > 0.01L above SWL FB Deck SWL		outboard end > 450mm below FB Deck or < 600mm above SWL (Reg. 22(1)) FB Deck SWL	
Discharges through machinery spaces (Reg. 22(1)) when inboard and > 0.01L above SWL FB Deck SWL		outboard end > 450mm below FB Deck or < 600mm above SWL (Reg. 22(1)) FB Deck SWL	
Discharges through machinery spaces (Reg. 22(1)) when inboard and > 0.01L above SWL FB Deck SWL		outboard end > 450mm below FB Deck or < 600mm above SWL (Reg. 22(1)) FB Deck SWL	

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:

<p>(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;</p> <p>(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</p> <p>(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.</p> <p>(2) The entire chute, including the cover, shall be constructed of material of substantial thickness.</p> <p>(3) The controls for the gate valves and/or hinged covers shall be clearly marked: "Keep closed when not in use".</p> <p>(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:</p> <p>(a) the inboard end hinged cover/valve shall be watertight;</p> <p>(b) the valve shall be a screw-down non-return valve fitted in an easily accessible position above the deepest load line; and</p> <p>(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".</p> <p style="text-align: center;">Regulation 22-2 Spurling pipes and cable lockers</p> <p>(1) Spurling pipes and cable lockers shall be watertight up to the deck exposed to weather.</p> <p>(2) Where means of access are provided, they shall be closed by a substantial cover and secured by closely spaced bolts.</p> <p>(3) Spurling pipes through which anchor cables are led shall be provided with permanently attached closing appliances to minimize water ingress.</p>	<p style="text-align: center;">Regulation 23 Side scuttles, windows and skylights</p> <p>(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.</p> <p>(2) Side scuttles are defined as being round or oval openings with an area not exceeding 0.16 m². Round or oval openings having areas exceeding 0.16 m² shall be treated as windows.</p> <p>(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 m².</p> <p>(4) Side scuttles to the following spaces shall be fitted with hinged inside deadlights:</p> <p>(a) spaces below freeboard deck;</p> <p>(b) spaces within the first tier of enclosed superstructures; and</p> <p>(c) first tier deckhouses on the freeboard deck protecting openings leading below or considered buoyant in stability calculations.</p> <p>Deadlights shall be capable of being closed and secured watertight if fitted below the freeboard deck and weathertight if fitted above.</p> <p>(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).</p> <p>(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.</p> <p>(7) Windows shall not be fitted in the following locations:</p> <p>(a) below the freeboard deck;</p> <p>(b) in the first tier end bulkheads or sides of enclosed superstructures, or</p> <p>(c) in first tier deckhouses that are considered buoyant in the stability calculations.</p> <p>(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.</p> <p><small>* 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.</small></p>						
<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p style="text-align: center;">Regulation 24 Freeing ports</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>The minimum area for each well on superstructure decks shall be one-half of the area given by the following formulae:</p> <p>Where the length of bulwark (l) in the well is 20 m or less:</p> $A = 0.7 + 0.035 l \text{ (m}^2\text{)}$ <p>where l exceeds 20 m:</p> $A = 0.07 l \text{ (m}^2\text{)}$ <p>l need in no case be taken as greater than 0.7L.</p> <p>If the bulwark is more than 1.2 m in average height, the required area shall be increased by 0.004 m² 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 m² per metre of length of well for each 0.1 m difference in height.</p>	<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(f) Wells on raised quarterdecks shall be treated as being on freeboard decks.</p> <p>(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.</p> <p>(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:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Breadth of hatchway or trunk in relation to the breadth of ship</th> <th>Area of freeing ports in relation to the total area of the bulwarks</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40% or less</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>75% or more</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>The area of freeing ports at intermediate breadths shall be obtained by linear interpolation.</p> <p>(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.</p> <p>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.</p> <p>The freeing port area in bulwarks shall be assessed in relation to the net free flow area as follows:</p> <p>(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.</p>	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%
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%						

(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:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \text{ (m}^2\text{)}$$

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) 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 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_w/l) to adjust the freeing port area for the breadth (b_w) 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:

$$1 - (l_w/l)^2$$

where l_w and 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_w) by the application of one of the following area corrections, whichever is applicable:

for bulwarks greater than 1.2 m in height:

$$A_s = l_w((h_w - 1.2)/0.10)(0.004) \text{ (m}^2\text{)};$$

for bulwarks less than 0.9 m in height:

$$A_s = l_w((h_w - 0.9)/0.10)(0.004) \text{ (m}^2\text{)};$$

for bulwarks between 1.2 m and 0.9 m in height there is no correction (i.e. $A_s = 0$);

(ii) the corrected freeing port area ($A_w = A' + A_s$) 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 , the sum of l_w and l_s , is greater than 20 m:

freeing port area A_w for the open well:

$$A_w = (0.07l_w + A_s) \text{ (sheer correction)} (0.5h_s/h_w);$$

freeing port area A_s for the open superstructure:

$$A_s = (0.07l) \text{ (sheer correction)} (h_s/l) (1 - (l_w/l)^2) (0.5h_s/h_w);$$

where l is 20 m or less, the basic freeing port area is $A = 0.7 + 0.035l$ 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 access in ship	Assigned summer freeboard	Acceptable arrangements according to type of freeboard assigned**			
			Type 'A'	Type 'B-100'	Type 'B-00'	Type 'B'
All ships other than oil tankers*, chemical tankers* and gas carriers*	1.1 Access to midship quarters	≥ 3,000 mm	(a) (b)	(a) (b)	(a) (b)	(a) (b)
	1.1.1 Between poop and bridge, or		(c)	(c)	(c)	(c)
	1.1.2 Between poop and deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both.		(d) (e)	(d) (e)	(d) (e)	(d) (e)
	1.2 Access to ends	≥ 3,000 mm	(a)	(a)	(a)	(a)
			(b)	(b)	(b)	(b)
			(c)	(c)	(c)	(c)
	1.2.1 Between poop and bow (if there is no bridge).	≥ 3,000 mm	(d)	(d)	(d)	(d)
			(e)	(e)	(e)	(e)
			(f)	(f)	(f)	(f)
	1.2.2 Between bridge and bow, or	≥ 3,000 mm	(g)	(g)	(g)	(g)
			(h)	(h)	(h)	(h)
			(i)	(i)	(i)	(i)
1.2.3 Between a deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both, and bow, or	≥ 3,000 mm	(j)	(j)	(j)	(j)	
		(k)	(k)	(k)	(k)	
		(l)	(l)	(l)	(l)	
1.2.4 In the case of a flush deck ship, between crew accommodation and the forward and after ends of ship.	≥ 3,000 mm	(m)	(m)	(m)	(m)	
		(n)	(n)	(n)	(n)	
		(o)	(o)	(o)	(o)	
Oil tankers*, chemical tankers* and gas carriers*	2.1 Access to bow					
	2.1.1 Between poop and bow or	≤ (A ₁ + H) ^{**}		(a) (e)	(a) (e)	
	2.1.2 Between a deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both, and bow, or			(b) (f)	(b) (f)	
	2.1.3 In the case of a flush deck ship, between crew accommodation and the forward ends of ship.	> (A ₁ + H) ^{**}		(c) (g)	(c) (g)	
2.2 Access to after end						
As required in 2.1.4 for other types of ships.						

Table 25-1.1

* Oil tankers, chemical tankers and gas carriers as defined in regulations 11-12.12, VIII/2 and VII/1.2, respectively, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.
 ** A₁: the minimum summer freeboard calculated as type 'A' ship regardless of the type freeboard actually assigned.
 H: the standard height of superstructures as defined in regulation 23.
 *** Arrangements (a)-(i) are described in paragraph (2) below. Locations (j)-(v) are described in paragraph (3) below.

<p>(2) Acceptable arrangements referred to in table 25-1.1 are defined as follows:</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(e) A permanent gangway that is:</p> <p>(i) located at or above the level of the superstructure deck;</p> <p>(ii) located on or as near as practicable to the centre line of the ship;</p> <p>(iii) located so as not to hinder easy access across the working areas of the deck;</p> <p>(iv) providing a continuous platform at least 1 m in width;</p> <p>(v) constructed of fire resistant and non-slip material;</p> <p>(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;</p> <p>(vii) provided with a foot-stop on each side;</p> <p>(viii) having openings, with ladders where appropriate, to and from the deck. Openings shall not be more than 40 m apart; and</p>	<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Permitted transverse locations for arrangements in paragraphs (2)(c), (d) and (f) above, where appropriate:</p> <p>(i) at or near the centre line of the ship; or fitted on hatchways at or near the centre line of the ship;</p> <p>(ii) fitted on each side of the ship;</p> <p>(iii) fitted on one side of the ship, provision being made for fitting on either side;</p> <p>(iv) fitted on one side of the ship only;</p> <p>(v) fitted on each side of the hatchways, as near to the centre line as practicable.</p> <p>(4) (a) Where wire ropes are fitted, turnbuckles shall be provided to ensure their tautness.</p> <p>(b) Where necessary for the normal operation of the ship, steel wire ropes may be accepted in lieu of guard rails.</p> <p>(c) Where necessary for the normal operation of the ship, chains fitted between two fixed stanchions are acceptable in lieu of guard rails.</p> <p>(d) Where stanchions are fitted, every third stanchion shall be supported by a bracket or stay.</p> <p>(e) Removable or hinged stanchions shall be capable of being locked in the upright position.</p> <p>(f) A means of passage over obstructions such as pipes or other fittings of a permanent nature, shall be provided.</p> <p>(g) Generally, the width of the gangway or deck-level walkway should not exceed 1.5 m.</p>
<p>(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.</p> <p style="text-align: center;">Regulation 26 Special conditions of assignment for type 'A' ships</p> <p>Machinery casings</p> <p>(1) Machinery casings on type 'A' ships, as defined in regulation 27, shall be protected by one of the following arrangements:</p> <p>(a) an enclosed poop or bridge of at least standard height, or</p> <p>(b) a deckhouse of equal height and equivalent strength.</p> <p>(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.</p> <p>Gangway and access</p> <p>(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.</p> <p>(4) Safe access from the gangway level shall be available between separate crew accommodations and also between crew accommodations and the machinery space.</p> <p>Hatchways</p> <p>(5) Exposed hatchways on the freeboard and fore-castle 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.</p> <p>Freeing arrangements</p> <p>(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.</p> <p>(7) Where superstructures are connected by trunks, open rails shall be fitted for the whole length of the exposed parts of the freeboard deck.</p>	<p style="text-align: center;">CHAPTER III FREEBOARDS</p> <p style="text-align: center;">Regulation 27 Types of ships</p> <p>(1) For the purposes of freeboard computation, ships shall be divided into type 'A' and type 'B'.</p> <p>Type 'A' ships</p> <p>(2) A type 'A' ship is a ship which:</p> <p>(a) is designed to carry only liquid cargoes in bulk;</p> <p>(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</p> <p>(c) has low permeability of loaded cargo compartments.</p> <p>(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.</p> <p>(4) A type 'A' ship shall be assigned a freeboard not less than that given in table 28.1.</p> <p>Type 'B' ships</p> <p>(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.</p> <p>(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:</p>

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;

- (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

- (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;

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 unperforated 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

Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (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	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

Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (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	4907
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	3618	285	4455	348	5140
223	3630	286	4467	349	5150
224	3645	287	4478	350	5160

Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (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

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:

$$7.5 (100 - L) \left(0.35 - \frac{E_1}{L} \right) \text{ (mm)}$$

where L is the length of the ship in m; and

E₁ 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 $\frac{L}{1.48}$ 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.

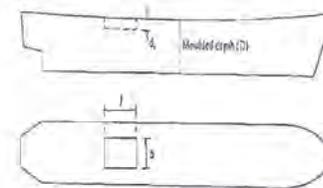


Figure 32-1.1

Correction is the addition to freeboard equal to:

$$\frac{l \times b \times d_r}{WP \text{ Area at } 0.85D}$$

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.

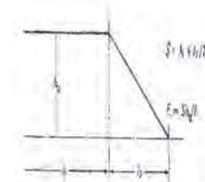


Figure 34.1

Height of superstructure equal to or smaller than the standard height b

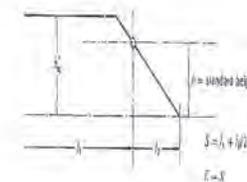


Figure 34.2

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
- (i) 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

Percentage of deduction for all types of superstructure	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
	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.

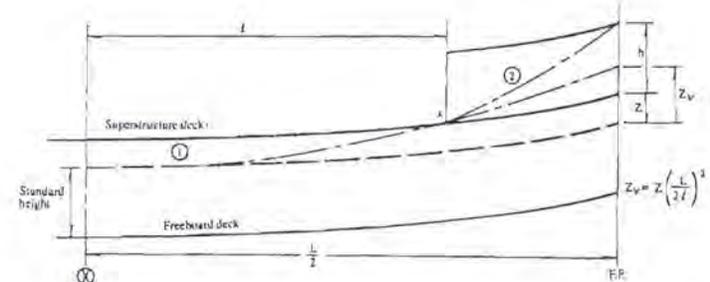


Figure 38.1

- (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.

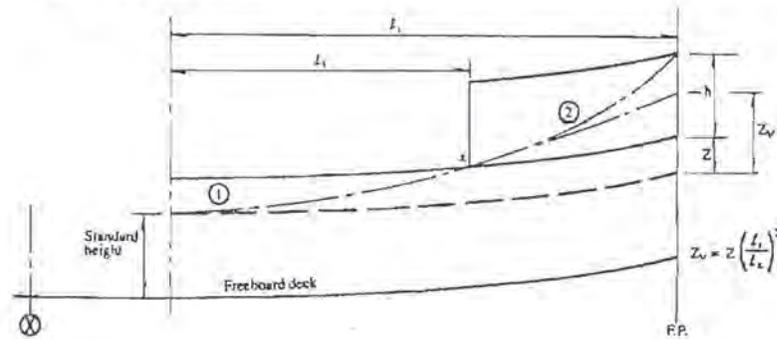


Figure 38.2

In figures 38.1 and 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 $0.5L$, 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
	$1/6 L$ from F.P.	$5.6 (\frac{L}{3} + 10)$	1
	$1/3 L$ 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 $0.5L$; 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 sheer 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.

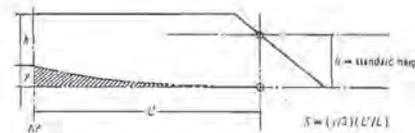


Figure 38.3

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_1 in figure 39.1 is smaller than the value of the height denoted h_2 , then h_1 may be replaced by h_2 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).

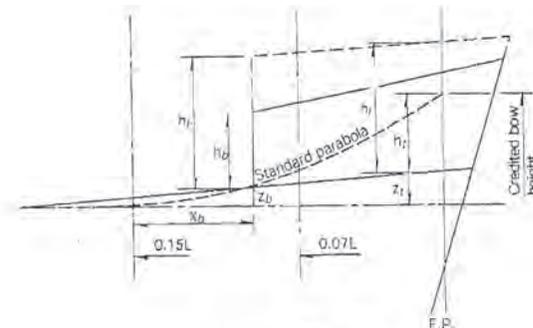


Figure 39.1

$$h_1 = Z_b \left(\frac{0.15L}{x_b} \right)^2 + Z_1$$

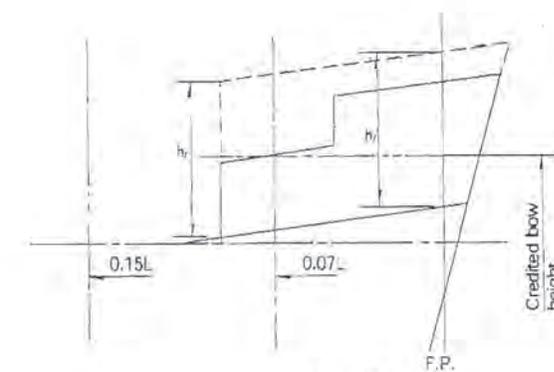


Figure 39.2

h_1 = 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 (A_1 and A_2 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, VI/1/8.2 and VII/11.2, respectively.

figure 39.3) and the projected area of an enclosed superstructure, if fitted, (A_2) shall not be less than:

$$(0.15F_{min} + 4(L/3 + 10))L/1000 \text{ (m}^2\text{)}$$

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.

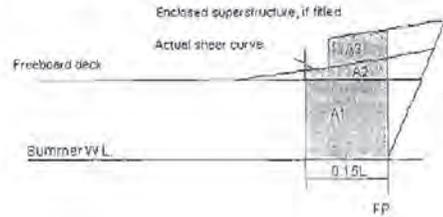


Figure 39.3

**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.

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.

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: Δ 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

- (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:

Percentage of deduction for all types of superstructure	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
	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 1^{er} 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 1^{er} 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

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.

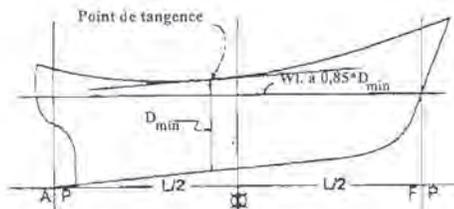
Règle 1
Résistance et stabilité à l'état intact des navires

- 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 radeaux, 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 modifiée 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.



- 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.

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 mâche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure.
 - b) Pour les navires sans mâche 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).

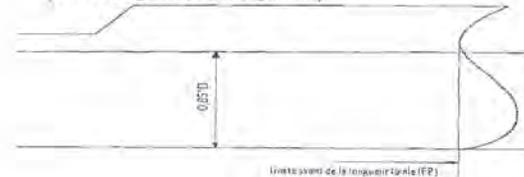


Figure 3.1

- 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 œuvres mortes d'une forme inhabituelle est le creux de franc-bord d'un navire ayant un maître couple 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 :

$$C_b = \frac{V}{L \cdot B \cdot d_1}$$
 dans laquelle
 - V 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 exposés 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.

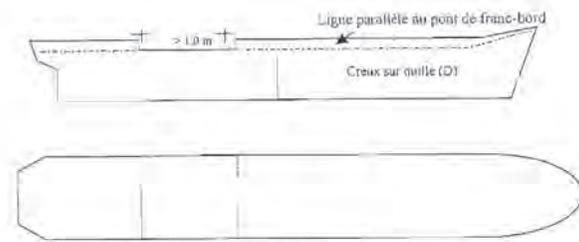


Figure 3.3

- 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.
- e) 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).
 - c) 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.

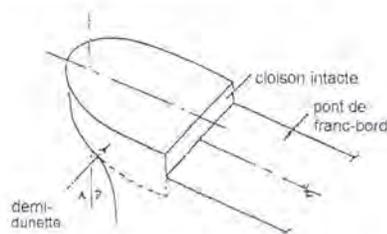


Figure 3.4

- 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.

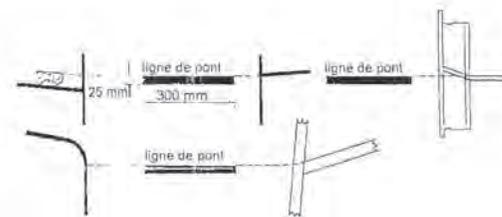


Figure 4.1 Ligne de pont

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 franc-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.

- 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.

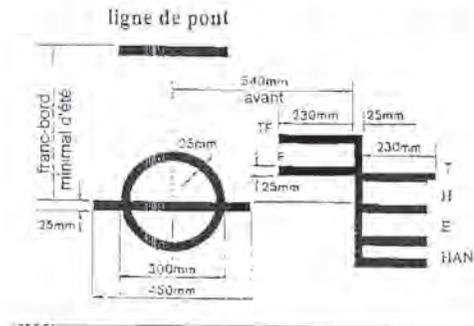


Figure 6.1 Marque de franc-bord et lignes utilisées avec cette marque

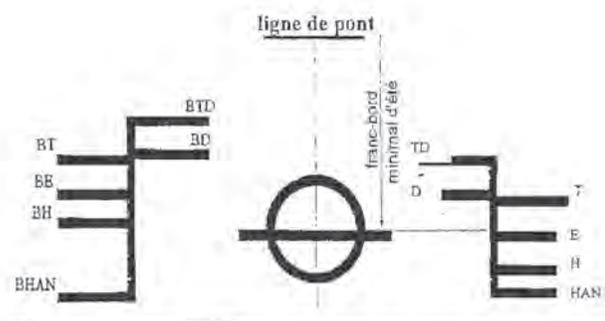


Figure 6.2 Marque de franc-bord pour transport de bois en pontée et lignes utilisées avec cette marque

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.

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 léger;
 - 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 léger du navire sur la base d'une estimation détaillée du déplacement du navire, confirmée par une vérification à l'état léger;
 - 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.

<p>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.</p> <p style="text-align: center;">Règle 11 Cloisons situées aux extrémités des superstructures</p> <p>Les cloisons situées aux extrémités exposées de superstructures fermées doivent avoir un degré de résistance acceptable.</p> <p style="text-align: center;">Règle 12 Portes</p> <p>1) Toutes les ouvertures d'accès pratiqués 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 :</p> <p>a) les seuils soient mis en place avant l'appareillage,</p> <p>b) les seuils soient munis de joints d'étanchéité et soient maintenus en place par des boulons fixés à intervalles rapprochés.</p> <p style="text-align: center;">Règle 13 Emplacement des écoutilles, descentes et manches à air</p> <p>Aux fins des présentes règles, les emplacements des écoutilles, descentes et manches à air sont divisés comme suit en deux catégories :</p>	<p>Emplacement de la Catégorie 1</p> <p>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.</p> <p>Emplacement de la Catégorie 2</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Règle 14 Écoutilles de chargement et autres ouvertures d'accès</p> <p>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.</p> <p>2) Les surbaux et les panneaux des écoutilles placés dans les parties exposées des ponts situés au-dessus du pont de superstructures doivent satisfaire aux prescriptions de l'Administration.</p> <p style="text-align: center;">Règle 14-1 Surbaux d'écouille</p> <p>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 :</p> <p>a) 600 mm dans un emplacement de la catégorie 1; et</p> <p>b) 450 mm dans un emplacement de la catégorie 2.</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">Règle 15 Écoutilles fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des prélaris et des dispositifs à tringles</p> <p>Panneaux d'écouille</p> <p>1) La largeur de chaque surface de portage des panneaux d'écouille doit être d'au moins 65 mm.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Barrots mobiles</p> <p>4) Lorsque les barrots mobiles destinés à soutenir les panneaux d'écouille sont en acier doux, la résistance doit être calculée à partir de charges conventionnelles au moins égales à 3,5 t/m² pour les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 2,6 t/m² 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.</p> <p>5) Les charges conventionnelles s'exerçant sur les panneaux d'écouille situés dans un emplacement de la catégorie 1 peuvent être réduites à 2 t/m² pour les navires d'une longueur de 24 m et ne doivent pas être inférieures à 3,5 t/m² pour les navires d'une longueur de 100 m. Les charges correspondantes s'exerçant sur les panneaux d'écouille situés dans un emplacement de la catégorie 2 peuvent être réduites respectivement à 1,5 t/m² et 2,6 t/m². Dans tous les cas, les valeurs correspondant aux longueurs intermédiaires sont obtenues par interpolation linéaire.</p> <p>Panneaux de type ponton</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Supports ou glissières</p> <p>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'écouille est fermée.</p> <p>Taquets</p> <p>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'écouille.</p> <p>Tringles et coins</p> <p>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.</p> <p>Prélaris</p> <p>11) Il faut prévoir au moins deux épaisseurs de prélaris en bon état par écouille pour les écoutilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2. Les prélaris doivent être parfaitement étanches et d'une solidité satisfaisante. La toile doit avoir un poids et une qualité au moins conformes aux normes approuvées.</p> <p>Verrouillage des panneaux d'écouille</p> <p>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 prélaris et des tringles. Les panneaux d'écouille mesurant plus de 1,5 m de longueur doivent être condamnés à l'aide d'au moins deux dispositifs de verrouillage.</p>

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 :

$$\text{charge} = 5 + (L_H - 100)a \text{ t/m}^2$$

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.

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

	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/m ²
Pont de superstructure	3,5 t/m ²		2,6 t/m ²
L = 100 m			
Pont de franc-bord	5 t/m ²	3,5 t/m ²	3,5 t/m ²
Pont de superstructure	3,5 t/m ²		2,6 t/m ²
L = 24 m			
Pont de franc-bord	2,43 t/m ²	2 t/m ²	2 t/m ²
Pont de superstructure	2,0 t/m ²		1,5 t/m ²

Tableau 16.2

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 efficace 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

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p style="text-align: center;">Règle 19 Manches à air</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>5) Aux emplacements exposés du navire, la hauteur des surbaux peut être augmentée à la satisfaction de l'Administration.</p> <p style="text-align: center;">Règle 20 Tuyaux de dégagement d'air</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3) Les manches à air doivent être dotées de dispositifs de fermeture automatiques.</p> <p>4) Des soupapes à pression-dépression peuvent être acceptées à bord des navires-citernes.</p> <p style="text-align: center;">Règle 21 Sabords de chargement et autres ouvertures analogues</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Règle 22 Dalots, prises d'eau et décharges</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>e) Lorsqu'un franc-bord pour transport de bois en pontée est assigné, l'emplacement 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.</p> <p>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.</p> <p>g) Le tableau 22.1 indique les installations de dalots, prises d'eau et décharges qui sont acceptables.</p>

Décharges partant d'espaces fermés situés au-dessous du pont de franc-bord ou sur le pont de franc-bord			Décharges partant d'autres espaces	
Prescription générale Règle 22-1, à extrémité intérieure < 0,01 L au-dessous de SWL	Décharges traitées par les règles de cette règle	Variante (règle 22-1), à extrémité intérieure > 0,01 L au-dessous de SWL	extrémité extérieure > 450 mm au-dessous du pont de franc-bord & 600 mm au-dessous de SWL (règle 22-2)	voir règle 22-2
<p>Symboles :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ extrémité intérieure des tuyaux ▽ extrémité extérieure des tuyaux ⊗ tuyaux aboutrissant sur le pont de franc-bord ⊙ clapet de non-retour avec moyen de fermeture direct à commande à distance ⊙ clapet de non-retour avec moyen de fermeture indirect à commande locale ⊗ clapet de non-retour avec moyen de fermeture direct à commande à distance ⊙ clapet de non-retour avec moyen de fermeture indirect à commande locale 				

Tableau 22.1

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

- 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 manœuvrable depuis un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord :
 - le robinet-vanne inférieur doit en outre être manœuvrable depuis un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord. Il doit être prévu un dispositif de verrouillage entre les deux robinets-vannes;
 - 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 manœuvrable 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
 - 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.
- Toute la manche, y compris son couvercle, doit être construite dans un matériau d'une assez grosse épaisseur.
- Les commandes des robinets-vannes et/ou des couvercles à charnières doivent porter l'inscription suivante : "Refermer après utilisation".
- 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 :
 - le couvercle à charnières/robinet-vanne de l'extrémité intérieure doit être étanche à l'eau;
 - 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

- 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.
- 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.
- 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).
- 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.
- 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.
- Tuyaux de dalotage et de décharge
 - Tuyaux de dalotage et de décharge qui n'ont pas à être d'une assez bonne épaisseur :
 - si leur diamètre extérieur est inférieur ou égal à 155 mm, l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 4,5 mm;
 - 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.
 - Tuyaux de dalotage et de décharge qui doivent être d'une assez bonne épaisseur :
 - si leur diamètre extérieur est inférieur ou égal à 80 mm, l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 7,0 mm;
 - si leur diamètre extérieur est égal à 180 mm, l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 10,0 mm;

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

- Les écubiers de pont et les puits aux chaînes doivent être étanches à l'eau jusqu'au pont exposé aux intempéries.
- Lorsque des moyens d'accès sont prévus, ils doivent être fermés par un solide panneau assujéti par des boulons placés près les uns des autres.
- 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

- 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.
- Les hublots sont définis comme des ouvertures rondes ou ovales dont la surface ne dépasse pas 0,16 m². Les ouvertures rondes ou ovales dont la surface dépasse 0,16 m² doivent être considérées comme étant des fenêtres.
- 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 m².
- Les hublots situés dans les espaces indiqués ci-après doivent être pourvus à l'intérieur de contre-hublots à charnières :
 - espaces situés au-dessous du pont de franc-bord;
 - espaces situés à l'intérieur du premier niveau de superstructures fermées; et
 - 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.

<p>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.</p> <p>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).</p> <p>6) Si les calculs de la stabilité requise après avarie montrent que les hublots seraient immergés à un stade intermédiaire de l'invasissement ou aux flottaisons en position d'équilibre, ceux-ci doivent être du type fixe.</p> <p>7) Aucune fenêtre ne doit être installée dans les emplacements suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> au-dessous du pont de franc-bord; dans les cloisons d'extrémité du premier niveau ou les côtés de superstructures fermées, ou dans les roufs du premier niveau qui sont considérés comme ayant une flottabilité dans les calculs de stabilité. <p>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 protège un accès direct à une ouverture menant au niveau inférieur ou est considérée comme ayant une flottabilité dans les calculs de stabilité.</p> <p>9) Les hublots et fenêtres ménagés dans des cloisons latérales situées en retrait du bordé au second niveau qui protège 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: center;">Règle 24 Sabords de décharge</p> <p>1) a) Lorsque des pavois se trouvent 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Lorsque la longueur de pavois l dans le puits est inférieure ou égale à 20 m</p> $A = 0,7 + 0,035 l \text{ (m}^2\text{)}$ <p>lorsque l est supérieure à 20 m</p> $A = 0,07 l \text{ (m}^2\text{)}$ <p>Dans ces formules, il n'est pas nécessaire de donner à l une valeur supérieure à 0,7 L.</p> <p>Si le pavois a une hauteur moyenne supérieure à 1,2 m, la section requise doit être augmentée à raison de 0,004 m² 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 m² par mètre de longueur de puits pour chaque différence de hauteur de 0,1 m.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>						
<p>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.</p> <p>f) Les puits situés sur une demi-dunette doivent être considérés comme étant sur le pont de franc-bord.</p> <p>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.</p> <p>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'écouille 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 :</p> <table border="1" data-bbox="294 2023 1037 2132"> <thead> <tr> <th>Largeur des écoutilles ou des trunks par rapport à la largeur du navire</th> <th>Section des sabords de décharge par rapport à la surface totale des pavois</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40 % ou moins</td> <td>20 %</td> </tr> <tr> <td>75 % ou plus</td> <td>10 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Pour les largeurs intermédiaires, la section des sabords de décharge s'obtient par interpolation linéaire.</p> <p>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.</p> <p>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 toits jusqu'à hauteur réelle du pavois.</p> <p>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 :</p>	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 %	<p>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'écouille étaient continus, la section minimale des sabords de décharge obtenue à partir des calculs indiqués au paragraphe 1) est considérée comme suffisante.</p> <p>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).</p> <p>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 :</p> $F = F_1 + F_2 - f_p \text{ (m}^2\text{)}$ <p>dans laquelle : F_1 est la section minimale des sabords de décharge calculée à l'aide de la formule donnée au paragraphe 1),</p> <p>F_2 est la section minimale des sabords de décharge déterminée conformément au paragraphe 2),</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> déterminer la longueur totale du puits (l_1), 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); pour déterminer A_s : <ol style="list-style-type: none"> calculer la section des sabords de décharge (A) requise pour un puits ouvert d'une longueur l_1 conformément au paragraphe 1), en considérant que le pavois a une hauteur normale; multiplier par un facteur de correction 1,5 pour absence de tonture, le cas échéant, conformément au paragraphe 1) c);
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 %						

<p>iii) multiplier par le facteur (b_0/l_1) pour ajuster la section des sabords de décharge compte tenu de la largeur (b_0) des ouvertures pratiquées dans la cloison d'extrémité de la superstructure fermée;</p> <p>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 :</p> $1 - (l_w / l_1)^2$ <p>où l_w et l_1 sont tels que définis au paragraphe 4) a) ci-dessus;</p> <p>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 :</p> $0,5 (h_s/h_w)$ <p>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;</p> <p>c) pour déterminer A_w :</p> <p>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 :</p> <p>pour les pavois d'une hauteur supérieure à 1,2 m :</p> $A_c = l_w ((h_b - 1,2)/0,10) (0,004) (m^2);$ <p>pour les pavois d'une hauteur inférieure à 0,9 m :</p> $A_c = l_w ((h_b - 0,9)/0,10) (0,004) (m^2);$ <p>pour les pavois d'une hauteur comprise entre 1,2 m et 0,9 m, il n'y a pas de correction, autrement dit : $A_c = 0$;</p> <p>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;</p>	<p>d) les sabords de décharge correspondant à la section ainsi obtenue pour la superstructure ouverte (A_1) 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;</p> <p>e) les relations ci-dessus sont résumées par les équations ci-après, en partant du principe que l_1, qui est la somme de l_w et l_s, est supérieur à 20 m :</p> <p>section des sabords de décharge A_w pour le puits ouvert :</p> $A_w = (0,07 l_w + A_1) (correction pour tonture) (0,5 h_s/h_w);$ <p>section des sabords de décharge A_s pour la superstructure ouverte :</p> $A_s = (0,07 l_1) (correction pour tonture) (b_0/l_1) (1 - (l_w/l_1)^2) (0,5 h_s/h_w);$ <p>si l_1 est inférieur ou égal à 20 m, la section de base des sabords de décharge est</p> $A = 0,7 + 0,035 l_1 \text{ conformément au paragraphe 1).}$ <p>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.</p> <p>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 coincage. 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.</p>
	<p>Règle 25 Protection de l'équipage</p> <p>1) Les roufs prévus pour le logement de l'équipage doivent être d'une construction offrant un degré de résistance acceptable.</p> <p>2) Des rambarde ou des pavois doivent être installés sur le pourtour de tous les ponts exposés. Les pavois ou rambarde 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.</p>

<p>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 rambarde 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 :</p> <p>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;</p> <p>b) au moins un chandelier sur trois doit être renforcé par un gousset ou une jambette;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Règle 25-1 Moyens permettant d'assurer la sécurité du passage de l'équipage</p> <p>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 :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Type de navire</th> <th rowspan="2">Partie du navire à laquelle accéder</th> <th rowspan="2">Franc-bord d'été assigné</th> <th colspan="4">Aménagements acceptables* suivant le type de franc-bord assigné</th> </tr> <tr> <th>Type A</th> <th>Type B-100</th> <th>Type B-60</th> <th>Types B et B*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="8">Tous les navires autres que les pétroliers*, les navires-citernes pour produits chimiques** et les transporteurs de gaz**</td> <td>1.1 Accès aux locaux situés au milieu du navire</td> <td>≤ 3000 mm</td> <td>(a) (b) (c) (e)</td> <td>(a) (b) (c) (e)</td> <td>(a) (b) (c) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)</td> </tr> <tr> <td>1.1.1 Entre la quille et le château ou</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)</td> </tr> <tr> <td>1.1.2 Entre la quille et le rouf contenant les locaux d'habitation ou le matériel de navigation, ou les deux</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)</td> </tr> <tr> <td>1.2 Accès aux extrémités</td> <td>≤ 3000 mm</td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)</td> </tr> <tr> <td>1.2.1 Entre la quille et l'étrave (s'il n'y a pas de château),</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> </tr> <tr> <td>1.2.2 Entre le château et l'étrave ou</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> </tr> <tr> <td>1.2.3 Entre un rouf contenant des locaux d'habitation ou du matériel de navigation, ou les deux, et l'étrave, ou</td> <td>> 3000 mm</td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> <td>(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Pétroliers*, navires-citernes pour produits chimiques** et transporteurs de gaz**</td> <td>2.1 Accès à l'étrave</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> </tr> <tr> <td>2.1.1 Entre la quille et l'étrave ou</td> <td>≤ (A) + H₁**</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> </tr> <tr> <td>2.1.2 Entre un rouf contenant des locaux d'habitation ou du matériel de navigation, ou les deux, et l'étrave, ou</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td>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</td> <td>> (A) + H₁**</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> </tr> <tr> <td>2.2 Accès à l'extrémité arrière</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(a) (b) (c)(i) (e)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">Tableau 25-1.1</p> <p>* Pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques et transporteurs de gaz tels que définis dans les règles 11-12.12, VII/82 et VII/11.2, respectivement, de la Convention internationale de 1974 pour le renforcement de la stabilité en cas de vague.</p> <p>** Le franc-bord nominal d'été calculé pour un navire du type A quel que soit le type de franc-bord effectivement assigné.</p> <p>H₁ la hauteur normale d'une superstructure, telle que définie à la règle 33.</p> <p>** Les aménagements (a) à (f) sont décrits au paragraphe 2) ci-dessus. Les aménagements (i) à (v) sont décrits au paragraphe 3) ci-dessus.</p>	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) (c) (e)	(a) (b) (c) (e)	(a) (b) (c) (e)	(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)	1.1.1 Entre la quille et le château ou					(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)	1.1.2 Entre la quille et le rouf contenant les locaux d'habitation ou le matériel de navigation, ou les deux					(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)	1.2 Accès aux extrémités	≤ 3000 mm	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)	1.2.1 Entre la quille et l'étrave (s'il n'y a pas de château),					(a) (b) (c)(i) (e)	1.2.2 Entre le château et l'étrave ou					(a) (b) (c)(i) (e)	1.2.3 Entre un rouf contenant des locaux d'habitation ou du matériel de navigation, ou les deux, et l'étrave, ou	> 3000 mm	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)	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		(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)	Pétroliers*, navires-citernes pour produits chimiques** et transporteurs de gaz**	2.1 Accès à l'étrave					(a) (b) (c)(i) (e)	2.1.1 Entre la quille et l'étrave ou	≤ (A) + H ₁ **				(a) (b) (c)(i) (e)	2.1.2 Entre un rouf contenant des locaux d'habitation ou du matériel de navigation, ou les deux, et l'étrave, ou					(a) (b) (c)(i) (e)		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) + H ₁ **				(a) (b) (c)(i) (e)	2.2 Accès à l'extrémité arrière					(a) (b) (c)(i) (e)
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) (c) (e)	(a) (b) (c) (e)	(a) (b) (c) (e)	(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)																																																																																							
	1.1.1 Entre la quille et le château ou					(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)																																																																																							
	1.1.2 Entre la quille et le rouf contenant les locaux d'habitation ou le matériel de navigation, ou les deux					(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)																																																																																							
	1.2 Accès aux extrémités	≤ 3000 mm	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)																																																																																							
	1.2.1 Entre la quille et l'étrave (s'il n'y a pas de château),					(a) (b) (c)(i) (e)																																																																																							
	1.2.2 Entre le château et l'étrave ou					(a) (b) (c)(i) (e)																																																																																							
	1.2.3 Entre un rouf contenant des locaux d'habitation ou du matériel de navigation, ou les deux, et l'étrave, ou	> 3000 mm	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)																																																																																							
	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		(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (e)	(a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii)																																																																																							
Pétroliers*, navires-citernes pour produits chimiques** et transporteurs de gaz**	2.1 Accès à l'étrave					(a) (b) (c)(i) (e)																																																																																							
	2.1.1 Entre la quille et l'étrave ou	≤ (A) + H ₁ **				(a) (b) (c)(i) (e)																																																																																							
	2.1.2 Entre un rouf contenant des locaux d'habitation ou du matériel de navigation, ou les deux, et l'étrave, ou					(a) (b) (c)(i) (e)																																																																																							
	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) + H ₁ **				(a) (b) (c)(i) (e)																																																																																							
	2.2 Accès à l'extrémité arrière					(a) (b) (c)(i) (e)																																																																																							

<p>2) Les aménagements acceptables auxquels il est fait référence dans la table 25-1.1 sont définis comme suit :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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'écouille 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.</p> <p>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'écouille, d'un seul tenant et tenu par des supports entre les écoutilles.</p> <p>e) Une passerelle permanente :</p> <p>i) située au niveau du pont des superstructures ou au-dessus;</p> <p>ii) située sur l'axe longitudinal du navire ou aussi près que possible de cet axe;</p> <p>iii) placée de façon à ne pas gêner les allées et venues entre les zones de travail du pont;</p> <p>iv) comportant un planchon continu d'une largeur d'au moins 1 m;</p> <p>v) construite dans un matériau résistant au feu et antidérapant;</p>	<p>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;</p> <p>vii) ayant une butée de chaque côté;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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 ou un surbau d'écouille et un panneau d'écouille représentant une hauteur totale d'au moins 1 m, les surbaux d'écouille peuvent être considérés comme formant un des côtés du passavant, à condition que deux rangées de rambardes soient installées entre les écoutilles.</p> <p>3) Emplacements transversaux possibles pour les aménagements prévus aux paragraphes 2) c), d) et f) ci-dessus, selon le cas :</p> <p>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;</p> <p>ii) installation sur chaque bord du navire;</p> <p>iii) installation sur un bord du navire avec possibilité d'installation sur l'autre bord;</p> <p>iv) installation sur un bord du navire seulement;</p> <p>v) installation de part et d'autre des écoutilles aussi près que possible de l'axe longitudinal du navire.</p>
<p>4) a) Si des filins métalliques sont installés, il faut prévoir des rideaux pour les raidir.</p> <p>b) Si les besoins de l'exploitation du navire l'exigent, des filins en acier peuvent être utilisés à la place de garde-corps.</p> <p>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.</p> <p>d) S'il y a des chandeliers, un sur trois doit être renforcé par un gousset ou une jambette.</p> <p>e) Les chandeliers amovibles ou à charnières doivent pouvoir être bloqués en position droite.</p> <p>f) Il faut prévoir un moyen permettant de passer au-dessus des obstacles, comme par exemple des luyaux ou autres équipements installés à demeure.</p> <p>g) En règle générale, la largeur de la passerelle ou du passavant ne devrait pas être supérieure à 1,5 m.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Règle 26 Conditions spéciales d'assignation pour les navires du type "A"</p> <p>Encaissements des machines</p> <p>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 :</p> <p>a) une dunette fermée ou un château d'une hauteur au moins égale à la hauteur normale, ou</p> <p>b) un rouf de même hauteur et d'une résistance équivalente.</p> <p>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.</p>	<p>Passerelle et accès</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Écoutilles</p> <p>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.</p> <p>Systèmes d'évacuation de l'eau</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE III FRANCS-BORDS</p> <p style="text-align: center;">Règle 27 Types de navires</p> <p>1) Pour le calcul du franc-bord, les navires sont divisés en deux types "A" et "B".</p> <p>Navires du type "A"</p> <p>2) Un navire du type "A" est un navire :</p> <p>a) qui est conçu pour transporter uniquement des cargaisons liquides en vrac;</p> <p>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</p>

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'écouille situés dans des emplacements de la catégorie I 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'écouille 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 écouilles situées dans les emplacements de la catégorie I 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 écouilles 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.

15

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 batonnets 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 battonnette 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 battonnette formée par la cloison du coqueron arrière et le plafond de la citerne du coqueron arrière n'est pas considérée comme une battonnette.

- 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'écouille (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'écouille 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 accepté 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	31	455	78	814
25	208	32	467	79	828
26	217	33	478	80	841
27	225	34	490	81	855
28	233	35	503	82	869
29	242	36	516	83	883
30	250	37	530	84	897
31	258	38	544	85	911
32	267	39	559	86	926
33	275	40	573	87	940
34	283	41	587	88	955
35	292	42	600	89	969
36	300	43	613	90	984
37	308	44	626	91	999
38	316	45	639	92	1014
39	325	46	653	93	1029
40	334	47	666	94	1044
41	344	48	680	95	1059
42	354	49	693	96	1074
43	364	50	706	97	1089
44	374	51	720	98	1105
45	385	52	733	99	1120
46	396	53	746	100	1135
47	408	54	760	101	1151
48	420	55	773	102	1166
49	432	56	786	103	1181
50	443	57	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	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

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	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	383	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	223	1660	288	4490
163	2580	226	1675	289	4502
164	2600	227	1690	290	4513
165	2620	228	1705	291	4525
166	2640	229	1720	292	4537
167	2660	230	1735	293	4548
168	2680	231	1750	294	4560
169	2698	232	1765	295	4572
170	2716	233	1780	296	4583
171	2735	234	1795	297	4595
172	2754	235	1808	298	4607
173	2774	236	1821	299	4618
174	2795	237	1835	300	4630
175	2815	238	1849	301	4642
176	2835	239	1864	302	4654
177	2855	240	1880	303	4665
178	2875	241	1895	304	4676
179	2895	242	1906	305	4686
180	2915	243	1920	306	4695
181	2933	244	1934	307	4704
182	2952	245	1949	308	4714
183	2970	246	1965	309	4725
184	2988	247	1980	310	4736
185	3007	248	1992	311	4748
186	3025	249	2005	312	4757
187	3044	250	2018	313	4768
188	3062	251	2032	314	4779
189	3080	252	2045	315	4790
190	3098	253	2058	316	4801
191	3116	254	2072	317	4812
192	3134	255	2085	318	4823
193	3151	256	2098	319	4834
194	3167	257	2112	320	4844
195	3185	258	2125	321	4855
196	3202	259	2139	322	4866
197	3219	260	2152	323	4878
198	3235	261	2165	324	4890
199	3249	262	2177	325	4899
200	3264	263	2189	326	4909
201	3280	264	2201	327	4920
202	3296	265	2214	328	4931
203	3313	266	2227	329	4943
204	3330	267	2240	330	4955
205	3347	268	2252	331	4965
206	3363	269	2264	332	4975
207	3380	270	2276	333	4985
208	3397	271	2289	334	4995
209	3413	272	2301	335	5005
210	3430	273	2314	336	5015
211	3445	274	2327	337	5025
212	3460	275	2340	338	5035
213	3475	276	2352	339	5045
214	3490	277	2365	340	5055
215	3505	278	2377	341	5065
216	3520	279	2390	342	5075
217	3537	280	2401	343	5086
218	3554	281	2414	344	5097
219	3570	282	2426	345	5108
220	3586	283	2439	346	5119
221	3601	284	2452	347	5130
222	3615	285	2465	348	5140
223	3630	286	2477	349	5150
224	3645	287	2490	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 :

$$7,5 (100 - L) 0,35 - \frac{E_1}{L} \text{ mm}$$

où L étant la longueur du navire en m,

E₁ 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.

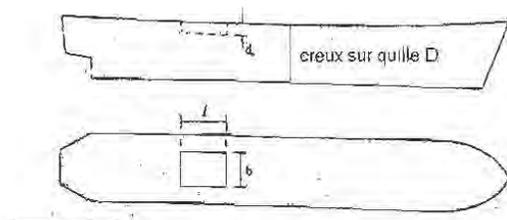


Figure 32-1.1

La correction est la valeur ajoutée au franc-bord qui est égale à :

$$\frac{l \times b \times d,}{\text{Aire de flottaison à } 0,85D}$$

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 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 $\frac{L}{0,15}$ 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 où 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.

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 tenons 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.

- 2) 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 tenture.

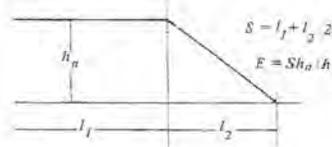


Figure 34.1
Hauteur de superstructure inférieure ou égale à la hauteur normale h

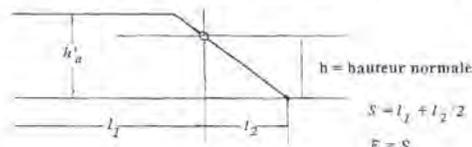


Figure 34.2
Hauteur de superstructure supérieure à la hauteur normale

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 règle 10), la longueur effective est la longueur modifiée dans le rapport b/B_s , dans lequel :
 - b est la largeur de la superstructure au milieu de sa longueur; et
 - B_s 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.

- a) les manches à air sont protégées par le trunk, par des capots étanches à l'eau ou un autre système équivalent;
 - b) 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;
 - c) 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 rail de même hauteur et d'une résistance équivalente;
 - d) la largeur du trunk est au moins égale à 60 % de la largeur du navire, et
 - e) 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'écouille 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'écouille.
 - 5) Lorsque la hauteur du trunk est inférieure à la normale et que les surbaux d'écouille 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'écouille est la différence entre 600 mm et la hauteur réelle des surbaux, ou 600 mm s'il n'y a pas de surbaux d'écouille. 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'écouille 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;

- 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 tenture 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 tenture réelle et la courbe de tenture normale. La déduction pour excès de tenture 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'écouille 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;

- 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'écouille 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 correctifs 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"

Pourcentage de réduction pour tous les types de superstructures	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
	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.

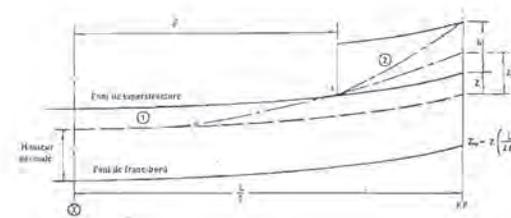


Figure 38.1

- 6) Lorsque le pont supérieur d'une superstructure fermée a au moins à 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.

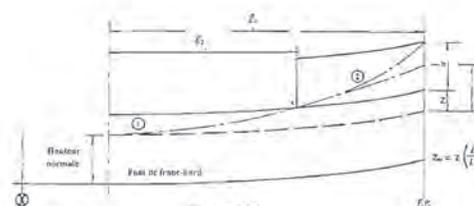


Figure 38.2

Dans les figures 38.1 et 38.2, les définitions ci-après sont applicables :

- Z est telle que définie au paragraphe 5); et
- Z₀ est l'ordonnée extrême d'une parabole normale virtuelle passant par le point "x". Si Z₀ est supérieure à (Z+h), l'ordonnée extrême est égale à (Z+h).

(Z+h) et dans ce cas, il est fait abstraction du point "x" et il n'est pas tenu compte de la courbe Z.

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)	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	$\frac{1}{6} L$ à partir de AP	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$\frac{1}{3} L$ à partir de AP	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Milieu	0	1
Moitié avant	Milieu	0	1
	$\frac{1}{6} L$ à partir de FP	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$\frac{1}{3} L$ à partir de FP	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Perpendiculaire avant (FP)	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	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 point 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. A 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.

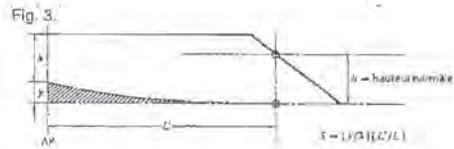


Figure 38.3

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

$$0,75 \cdot \frac{S_i}{2L}$$

S_i 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 bord du pont exposé. La hauteur d'étrave F₀ ne doit pas être inférieure à :

$$F_0 = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 290(L/100)^3) \times (2,08 + 0,609C_b - 1,603C_{wf} - 0,0129(L/d_1))$$

où :

- F₀ est la hauteur d'étrave minimale calculée, en m;
- 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;
- d₁ 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) x B);
- A_{wf} est l'aire de flottaison en avant de L/2 au tirant d'eau d₁, en m².

Pour les navires auxquels un franc-bord pour transport de bois ou 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.

- a) 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 h₁ dans la figure 39.1 est inférieure à la valeur de la hauteur indiquée par h₀, alors h₁ peut être remplacé par h₀ 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).

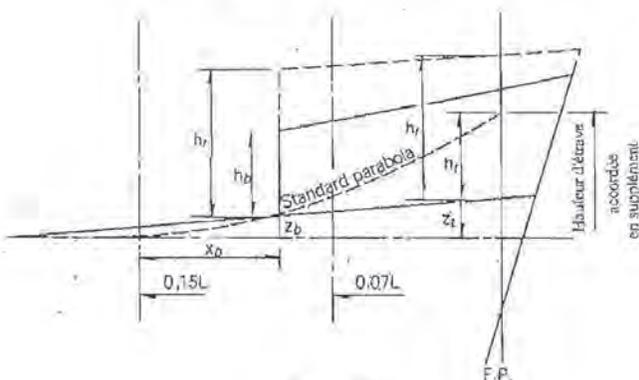


Figure 39.1

$$h_r = Z_0 \left(\frac{0,15L}{x_0} \right)^2 - Z_1$$

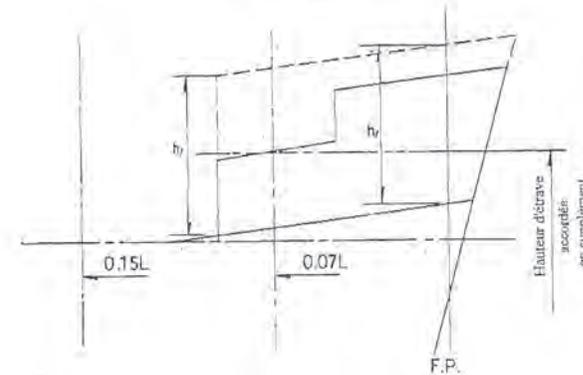


Figure 39.2

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 bord 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 :

$$(0,15F_{min} + 4,0(L/3 + 10))L/1000 \text{ m}^2$$

dans cette formule :

- F_{min} est obtenu comme suit : F_{min} = (F₀ x f₁) + f₂;
- F₀ 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;
- f₁ est la correction pour le coefficient de remplissage indiquée à la règle 30; et
- f₂ 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 VIII/1.2, respectivement.

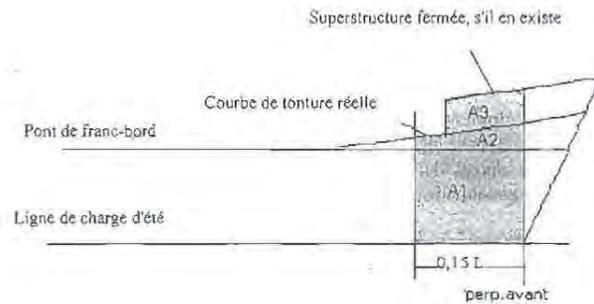


Figure 39.3

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 au 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 Δ 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 rambarde 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 a pas de superstructure à l'extrémité arrière, la pontée doit s'étendre au moins jusqu'à l'extrémité arrière de l'écouille située le plus à l'arrière.

Le chargement de bois en pontée doit s'étendre transversalement aussi près que possible du bord du navire compte tenu de la marge nécessaire pour les obstacles tels que rambarde, 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 assujéti. 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 rambarde 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 assujéti 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 :

Dédution pour tous les types de superstructures (en pourcentage)	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
	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 à 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 а) статьи VI Конвенции,

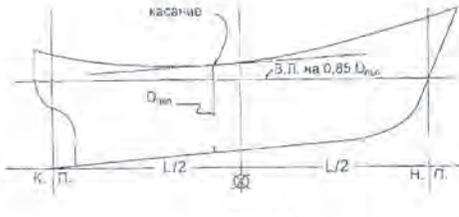
1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2 d) статьи VI Протокола 1988 года к Конвенции о грузовой марке поправки к Приложению В к Протоколу 1988 года к Конвенции о грузовой марке, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

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.

<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ В К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА</p> <p>1. Существующий текст приложения I к Приложению В заменяется следующим:</p> <p style="text-align: center;">"ПРИЛОЖЕНИЕ I ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГРУЗОВЫХ МАРОК</p> <p style="text-align: center;">ГЛАВА I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>Правила предполагают, что род и размещение груза, балласта и т. д. обеспечивают достаточную остойчивость судна и не создают в его конструкциях чрезмерных напряжений.</p> <p>Правила также предполагают, что международные требования по остойчивости и деформации судна на отсеки там, где они существуют, выполнены.</p> <p style="text-align: center;">Правило 1 Прочность и остойчивость судов в неповрежденном состоянии</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 конструкции 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. Судна должны отвечать стандарту остойчивости в неповрежденном состоянии, приемлемому для Администрации. <p style="text-align: center;">Правило 2 Применение</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<ol style="list-style-type: none"> 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, киле которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2005 года или после этой даты. 8. Для судов, киле 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 освидетельствования 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.
<p style="text-align: center;">Правило 2-1 Предоставление полномочий признанным организациям</p> <p>Организации, включая классификационные общества, упомянутые в статье 13 Конвенции и правиле 1 2), должны соблюдать руководство, принятое Организацией резолюцией А.739(18) с поправками, которые могут быть внесены Организацией, а также спецификации, принятые Организацией резолюцией А.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.</p> <p style="text-align: center;">Правило 3 Определение терминов, применяемых в настоящих приложениях</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Длина <ol style="list-style-type: none"> а) 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. б) Для судов без баллера руля длина (L) должна приниматься равной 96% длины ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта. в) 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). г) 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. 	<p>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).</p>  <p style="text-align: center;">Рис. 3.2</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> а) 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. б) 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. в) 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.

<p>6. <i>Расчетная высота борта (D)</i></p> <p>a) Расчетной высотой борта (D) является теоретическая высота борта на миделе плюс толщина листа палубы надводного борта у борта.</p> <p>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.</p> <p>7. <i>Коэффициент общей полноты</i></p> <p>a) Коэффициент общей полноты (C_b) определяется по формуле:</p> $C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1}$ <p>где:</p> <p>∇ – 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</p> <p>d_1 – равняется 85% наименьшей теоретической высоты борта.</p> <p>b) При расчете коэффициента общей полноты многокорпусного судна должна использоваться полная ширина (B), определенная в пункте 4, а не ширина одного корпуса.</p> <p>8. <i>Надводный борт.</i> Назначенный надводный борт является расстоянием, измеренным отвесно на миделе от верхней кромки палубной линии до верхней кромки соответствующей грузовой марки.</p> <p>9. <i>Палуба надводного борта</i></p> <p>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.</p> <p>b) Расположенная ниже палуба в качестве палубы надводного борта</p> <p>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</p>	<p>меньшей мере между машинным отделением и пиковыми переборками, а также непрерывной в поперечном направлении.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>iii) Когда палубой надводного борта назначается расположенная ниже палуба, такая палуба как минимум должна состоять из соответствующих 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.</p> <p>c) Прерывистая палуба надводного борта, палуба надводного борта с уступами.</p> <p>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).</p>  <p>Рис. 3.3</p> <p>ii) Если уступ на палубе надводного борта не простирается от борта до борта судна, то верхняя часть палубы принимается за палубу надводного борта.</p>
<p>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.</p> <p>iv) Должное внимание необходимо уделять осушению открытых уступов и влиянию свободной поверхности воды на остойчивость.</p> <p>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.</p> <p>10. <i>Надстройка</i></p> <p>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).</p> <p>b) Закрытой надстройкой является надстройка, у которой:</p> <p>i) концевые переборки имеют надежную конструкцию;</p> <p>ii) отверстия для доступа, если таковые имеются в этих переборках, снабжены дверями, соответствующими требованиям правила 12;</p> <p>iii) все прочие отверстия в бортах или концах надстроек снабжены надежными, непроницаемыми при воздействии моря средствами закрытия.</p> <p>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.</p> <p>c) Высотой надстройки является минимальное вертикальное расстояние, измеренное у борта от верхней кромки бимса палубы надстройки до верхней кромки бимса палубы надводного борта.</p> <p>d) Длиной надстройки (S) является средняя длина той части надстройки, которая находится в пределах длины (L).</p> <p>e) Средняя надстройка. Средней надстройкой является надстройка, которая не доходит до носового или кормового перпендикуляра.</p>	<p>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.</p> <p>g) Бак. Бакон 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.</p> <p>h) Полная надстройка. Полной надстройкой является надстройка, которая, как минимум, простирается от носового до кормового перпендикуляра.</p> <p>i) Возвышенный четвердек. Возвышенным четвердеком 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.</p>  <p>Рис. 3.4</p> <p>11. <i>Палуба надстройки.</i> Палубой надстройки является палуба, образующая верхнюю границу надстройки.</p> <p>12. <i>Гладкопалубное судно.</i> Гладкопалубным считается судно, не имеющее надстроек на палубе надводного борта.</p> <p>13. <i>Непроницаемый при воздействии моря.</i> Термин "непроницаемый при воздействии моря" относится к надводной части судна и означает, что при любом состоянии моря вода не проникнет внутрь судна.</p> <p>14. <i>Водонепроницаемый.</i> 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.</p>

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.

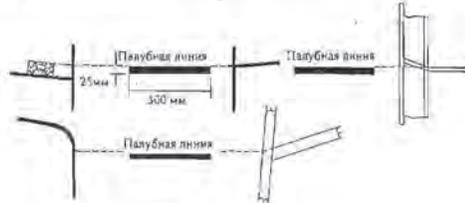


Рис. 4.1 Палубная линия

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 мидель 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).

- г) 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 наноситься перпендикулярно к вертикальной линии, определенной в пункте 1, и в корму от нее.

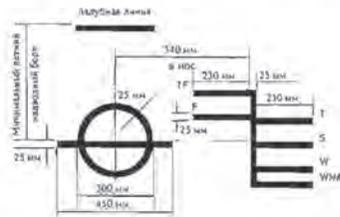


Рис. 6.1 Знак грузовой марки и линии, применяемые с этим знаком

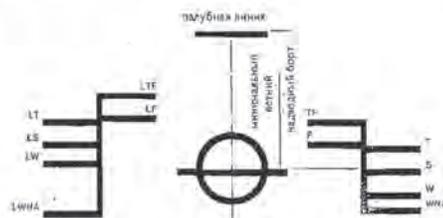


Рис. 6.2 Знак лесной грузовой марки и линии, применяемые с этим знаком

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 борты в соответствии с настоящими Правилами, лесные грузовые марки должны наноситься 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.

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 удостоверятся, что марки нанесены на бортах судна правильно и способом, обеспечивающим их долговечность.

ГЛАВА II
УСЛОВИЯ НАЗНАЧЕНИЯ НАДВОДНОГО БОРТА

Правило 10
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;

<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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</p> <p>e) должны постоянно иметь на борту одобренную информацию об остойчивости и загрузке вместе с подтверждением того, что информация одобрена Администрацией.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Правило 11 Концевые переборки надстроек</p> <p>Переборки на открытых кювах закрытых надстроек должны иметь приемлемый уровень прочности.</p> <p style="text-align: center;">Правило 12 Двери</p> <p>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 задраниваться с обеих сторон переборки.</p>	<p>2. Если специально не разрешено Администрацией, двери должны открываться наружу, чтобы обеспечить дополнительную защиту от воздействия моря.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>a) они должны быть установлены до отхода судна из порта; и</p> <p>b) комингсы должны иметь уплотнения и крепиться близко расположенными сквозными болтами.</p> <p style="text-align: center;">Правило 13 Расположение грузовых люков, дверей и вентиляторов</p> <p>Для применения настоящих правил установлены следующие два района расположения грузовых люков, дверей и вентиляторов:</p> <p>Район 1 – Открытые палубы надводного борта и возвышенных квартердеков, а также открытые палубы надстроек, расположенные в пределах одной четверти длины судна от носового перпендикуляра.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Правило 14 Грузовые и другие люки</p> <p>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.</p> <p>2. Комингсы и крышки незащищенных люков на палубах выше палубы надстроек должны удовлетворять требованиям Администрации.</p>
<p style="text-align: center;">Правило 14-1 Комингсы люков</p> <p>1. Комингсы люков должны быть надежной конструкции в соответствии с их расположением, а их высота над палубой должна быть по меньшей мере следующей:</p> <p>a) 600 мм в районе 1; и</p> <p>b) 450 мм в районе 2.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Правило 15 Люки, закрытые съемными крышками, непроницаемость которых при воздействии моря обеспечена брезентами и прижимными устройствами</p> <p>Крышки люков</p> <p>1. Ширина каждой опорной поверхности люковых крышек должна быть не менее 65 мм.</p> <p>2. Если крышки люков деревянные, то их толщина после обработки должна быть не менее 60 мм при пролете не более 1,5 м.</p> <p>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.</p> <p>Съемные бимсы</p> <p>4. Если съемные бимсы для поддержания крышек люков сделаны из мягкой стали, их прочность должна быть рассчитана на нагрузку не менее $3,5 \text{ т/м}^2$ для люков, расположенных в районе 1, и не менее $2,6 \text{ т/м}^2$ 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.</p> <p>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 $3,5 \text{ т/м}^2$ на судах длиной 100 м. Соответствующие нагрузки для люков, расположенных в районе 2, могут быть уменьшены до $1,5 \text{ т/м}^2$ и $2,6 \text{ т/м}^2$ соответственно. Во всех случаях значения для промежуточных длин должны быть получены линейной интерполяцией.</p>	<p>Коробчатые крышки</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Опоры или гнезда</p> <p>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.</p> <p>Скобы</p> <p>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.</p> <p>Шины и клинья</p> <p>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 3 мм.</p> <p>Брезенты</p> <p>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.</p> <p>Крепление люковых крышек</p> <p>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.</p>

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:

$$\text{Нагрузка} = 5 + (L_N - 100) a, \quad \text{т/м}^2,$$

где:

- L_N – 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/м² 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 В	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/м².

- c) Крышки люков в районе 2 должны рассчитываться на нагрузку 2,6 т/м².
- 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/м².

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/м² на носовом перпендикуляре и линейно снижающиеся до 2 т/м² 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/м².
- c) Крышки люков в районе 2 должны рассчитываться на нагрузку 1,5 т/м².
- 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/м².

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) а)	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 процента;
 - 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 плане части 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 люков надстроек, кроме закрытых, должны закрываться прочными крышками, которые могут водонепроницаемо задриваться. 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 траны 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 присланными 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 (0) 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 усилен.
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 требует 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.

организаций или применимым национальным стандартам Администрации, которые обеспечивают равноценный уровень безопасности.

Правило 22
Шлигаты, 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 шлигаты 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 судно назначается лесной надводный борт, то положение внутреннего конца отливных отверстий должно соотноситься с летней 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

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 мешать работам на судне, может быть одобрена меньшая высота, при условии что Администрация удовлетворена тем, что закрывающие устройства и другие обстоятельства оправдывают принятые 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 ляды, 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

нахождении судна в море должны быть закрытыми, допускается единственный клапан с винтовым штоком, управляемый с палубы.

В таблице 22.1 приведено приемлемое устройство шлигатов, приемных и отливных отверстий.

Таблица 22.1

Отливные отверстия, выходящие за борт	Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса	Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса (если применимо)	Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса (если применимо)	Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса (если применимо)
<p>Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса (если применимо)</p> <p>Средний конец отливной трубы > 450 мм выше палубы надводного борта или > 300 мм над палубой (правило 22.5)</p>	<p>Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса (если применимо)</p> <p>Средний конец отливной трубы > 450 мм выше палубы надводного борта или > 300 мм над палубой (правило 22.4)</p>	<p>Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса (если применимо)</p> <p>Альтернатива (правило 22.1): если внутренний конец отливной трубы расположен по меньшей мере на 0,01L выше летней грузовой марки или на палубе надводного борта</p>	<p>Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса (если применимо)</p> <p>Альтернатива (правило 22.1): если внутренний конец отливной трубы расположен по меньшей мере на 0,01L выше летней грузовой марки</p>	<p>Отливные отверстия, выходящие за борт через обшивку корпуса (если применимо)</p> <p>Альтернатива (правило 22.1): если внутренний конец отливной трубы расположен по меньшей мере на 0,01L выше летней грузовой марки</p>
<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>	<p>Схема: Отливная труба с двумя клапанами невозвратными и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>	<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>	<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>	<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>
<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>	<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>	<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>	<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>	<p>Схема: Отливная труба с клапаном невозвратным и устройством закрывания с места (палуба надводного борта)</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>5. Шпигаты, идущие из надстроек или рубок, которые не имеют даверей, отвечающих требованиям правила 12, должны быть отведены за борт.</p> <p>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.</p> <p>7. Шпигаты и отливные трубы:</p> <p>a) Шпигаты и отливные трубы, для которых не требуется значительная толщина:</p> <p>i) трубы, имеющие внешний диаметр 155 мм или менее, должны иметь толщину стенок не менее 4,5 мм.</p> <p>ii) трубы, имеющие внешний диаметр 230 мм или более, должны иметь толщину стенок не менее 6 мм.</p> <p>Промежуточные размеры должны определяться линейной интерполяцией.</p> <p>b) Шпигаты и отливные трубы, для которых требуется значительная толщина:</p> <p>i) трубы, имеющие внешний диаметр 80 мм или менее, должны иметь толщину стенок не менее 7 мм.</p> <p>ii) трубы, имеющие внешний диаметр 180 мм, должны иметь толщину стенок не менее 10 мм.</p>	<p>(ii) трубы, имеющие внешний диаметр 220 мм или более, должны иметь толщину стенок не менее 12,5 мм.</p> <p>Промежуточные размеры должны определяться линейной интерполяцией.</p> <p>Правило 22-1 Мусорные рукава</p> <p>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:</p> <p>a) нижняя заслонка должна управляться с места выше палубы надводного борта. Эти две заслонки должны быть заблокированы;</p> <p>b) внутренний конец должен находиться выше ватерлинии, образованной наклоном 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</p> <p>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.</p> <p>2. Весь рукав, включая крышку, должен быть изготовлен из материала достаточной толщины.</p> <p>3. Органы управления заслонками и/или навесной на петлях крышкой должны иметь хорошо заметную маркировку: "Держать закрытым, когда не используется".</p> <p>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:</p> <p>a) навесная на петлях крышка на внутреннем конце/заслонка должны быть водонепроницаемыми;</p> <p>b) заслонка должна быть невозвратным с винтовым штоком клапаном, установленным в легкодоступном месте выше самой высокой грузовой марки; и</p>
<p>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".</p> <p>Правило 22-2 Трубы цепных клюзов и цепные ящики</p> <p>1. Трубы цепных клюзов и цепные ящики должны быть водонепроницаемыми вплоть до открытой палубы включительно.</p> <p>2. Если предусмотрены средства доступа, они должны закрываться прочной крышкой и крепиться близко расположенными болтами.</p> <p>3. Трубы цепных клюзов, через которые проходят якорные цепи, должны быть оборудованы постоянно прикрепленными средствами закрытия для сведения к минимуму проникновения воды.</p> <p>Правило 23 Бортовые иллюминаторы, окна и световые люки</p> <p>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.</p> <p>2. Бортовые иллюминаторы определяются как круглые или овальные отверстия с площадью, не превышающей 0,16 м². Круглые или овальные отверстия, имеющие площадь, превышающие 0,16 м², приравниваются к окнам.</p> <p>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 м².</p> <p>4. Бортовые иллюминаторы должны быть оборудованы навесными на петлях внутренними глухими крышками в следующих помещениях:</p> <p>a) помещения ниже палубы надводного борта;</p> <p>b) помещения на первом ярусе закрытых надстроек; и</p> <p>c) рубки первого яруса на палубе надводного борта, защищающие отверстия, ведущие вниз, или те рубки, плавучесть которых учитывается в расчетах остойчивости.</p> <p>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.</p> <p><small>Глухие крышки устанавливаются с внутренней стороны окна и бортовых иллюминаторов, в то время как штормовые крышки устанавливаются с наружной стороны окон, где имеется доступ, и могут быть навесными на петлях или съёмными.</small></p>	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>7. Окна не должны устанавливаться в следующих местах:</p> <p>a) ниже палубы надводного борта;</p> <p>b) на первом ярусе концевых переборок или бортах закрытых надстроек, или</p> <p>c) на рубках первого яруса, плавучесть которых учитывается в расчетах остойчивости.</p> <p>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.</p> <p>9. Бортовые иллюминаторы и окна и бортовых переборках, установленных внутри 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.</p> <p>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.</p> <p>11. Рубки, расположенные на возвышенном четвердеке 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 четвердека или надстройки равна или больше стандартной высоты четвердека.</p> <p>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</p>

установлены в районах 1 или 2, защита должна обеспечиваться постоянно прикрепленными глухими или штормовыми крышками.

Правило 24
Штормовые портики

1. а) 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.
 - б) Кроме предусмотренного в пунктах 1 с) 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
- $$A = 0,7 + 0,035 l \text{ (м}^2\text{)};$$
- в тех случаях, когда l больше 20 м:
- $$A = 0,07 l \text{ (м}^2\text{)}.$$
- 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 м² 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 м² на каждый метр длины колодца для каждой 0,1 м разницы в высоте.
- с) На судах без седловатости площадь, рассчитанная в соответствии с пунктом б), должна быть увеличена на 50%. Если седловатость меньше стандартной, процентное увеличение должно быть получено линейной интерполяцией.
 - д) 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.
 - е) 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.

где:

- F_1 – минимальная площадь стока, рассчитанная по пункту 1;
- F_2 – минимальная площадь стока, рассчитанная по пункту 2; и
- f_b – общая чистая площадь проходов и проветров 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:

- а) Определение общей длины колодца (l), равной сумме длины открытой палубы между фальшбортами (l_w) и длины общего помещения внутри открытой надстройки (l_s).
- б) Для определения A_s :
 - i) рассчитывается площадь штормовых портиков (A), требуемая для открытого колодца длиной l 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 с);
 - iii) умножается на коэффициент (b_s/l) для учета поправки к площади штормовых портиков за ширину (b_s) 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:

$$1 - (l_w/l)^2,$$
 где l_w и l_s определены в пункте 4 а);
 - 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:

$$0,5 (h_s/h_w),$$

- ф) Колодцы на возвышенных квартердеках должны рассматриваться как расположенные на палубах надводного борта.
- г) 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) е), или если непрерывные или в большей части непрерывные продольные комингсы люков установлены между разделительными надстройками, минимальная площадь отверстий штормовых портиков должна рассчитываться по следующей таблице.

Отношение ширины люка или пилка 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 проветров 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:

- а) 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.
- б) Если площадь безнапорного потока равна или меньше площади, рассчитанной по пункту 1, то минимальная площадь стока в фальшбортах должна определяться по пункту 2.
- в) 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:

$$F = F_1 + F_2 - f_b \text{ (м}^2\text{)},$$

где h_w – высота палубы колодца над палубой надводного борта, и h_s – одна стандартная высота надстройки.

- с) Для определения A_w :
 - i) площадь штормовых портиков для открытого колодца (A_w) должна рассчитываться в соответствии с пунктом б) i), используя l_w для расчета номинальной площади штормовых портиков (A'), и должна быть скорректирована 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:

$$A_c = l_w((h_b - 1,2)/0,10)(0,004) \text{ (м}^2\text{)},$$
 - для фальшбортов высотой менее 0,9 м:

$$A_c = l_w((h_b - 0,9)/0,10)(0,004) \text{ (м}^2\text{)},$$
 - 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 б) i) и б) v), используя h_s и h_w .
- д) Полученные площади штормовых портиков для открытой надстройки (A_s) и открытого колодца (A_w) должны предусматриваться вдоль каждого борта открытого помещения, охваченного открытой надстройкой, в также каждого борта открытого колодца соответственно.
- е) Вышеуказанные отношения суммируются с помощью следующих уравнений, допуская, что l_s , сумма l_w и l_s , больше 20 м:
 - площадь штормовых портиков A_w для открытого колодца:

$$A_w = (0,07 l_w + A_c) \text{ (поправка на седловатость)} (0,5 h_s/h_w),$$
 - площадь штормовых портиков A_s для открытой надстройки:

$$A_s = (0,07 l_s) \text{ (поправка на седловатость)} (b_s/l_s) (1 - (l_w/l_s)^2) (0,5 h_s/h_w);$$
 если l_s равна 20 м или меньше, основная площадь штормовых портиков – $A = 0,7 + 0,035 l_s$ 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 или 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 задрено, 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 тип леерной конструкции	Допускаемые устройства, в зависимости от типа названного надводного борта***			
			Тип "А"	Тип "В-100"	Тип "В-60"	Тип "В" и "В-2"
	1.1 Доступ в жилые помещения в верхней части судна	≤ 3000 мм	a) b) c)	a) b) e)	a) b) c) i) f) j)	a) b) c) i) c) ii) c) iv)
	1.1.1 Между ютом и средней надстройкой, или					
	1.1.2 Между ютом и рубкой, содержащей мачты, помехи или навигационное оборудование, или то и другое	> 3000 мм	a) b) c)	a) b) e)	a) b) c) i) c) ii) e) f) j) f) ii)	a) i) a) ii) a) iii) e) f) j) f) ii) f) iv)
	1.2 Доступ к оконечности судна	≤ 3000 мм	a) b) c) i) c) ii) f) j)	a) b) c) i) c) ii) f) j)	a) b) c) i) c) ii) f) j)	a) b) c) i) c) ii) f) j)
Все суда, кроме нефтяных танкеров*, танкерско-химиков** и газовозов**	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 мачты, помехи или навигационное оборудование или то и другое, и носом судна, или	> 3000 мм	a) b) c) i) c) ii) d) i) e) f) j) f) ii)	a) b) c) i) c) ii) d) i) e) f) j) f) ii)	a) b) c) i) c) ii) d) i) e) f) j) f) ii) d) iii) e) f) j) f) ii) f) iv)	a) b) c) i) c) ii) d) i) e) f) j) f) ii) f) iv)
	1.2.4 В случае гладкопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и палубой и кормовой оконечностью судна					

Тип судна	Расположение доступа на судне	Назначенный тип леерной конструкции	Допускаемые устройства, в зависимости от типа названного надводного борта***
Нефтяные танкеры*, танкерско-химиков** и газовозы**	2.1 Доступ к носу судна	≤ (A + H)**	a) c) f) i) f) iv)
	2.1.1 Между ютом и носом судна или		
	2.1.2 Между рубкой, содержащей мачты, помехи или навигационное оборудование, или то и другое, и носом судна, или		
	2.1.3 В случае гладкопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и любой оконечностью судна	> (A + H)**	a) c) f) i) f) ii)
	2.2 Доступ к кормовой оконечности	Как требуется в 1.2.4 для других типов судна	
	В случае гладкопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и кормовой оконечностью судна		

* Нефтяные танкеры, танкерско-химиков и газовозы, как они определены соответственно в пунктах 11-12, 12, VII & 2 и VIII/1, 2 настоящего Кодекса. Международной конвенции по охране человеческой жизни на море.
 ** А - минимальная высота надводного борта, рассчитанная для судна типа "А", независимо от фактической надводной (или названного) борта.
 H - стандартная высота надстройки, как она определена в правиле 33.
 *** Устройства a) - f) описаны в пункте 2, ниже. Расположение i) - iv) 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 "В" 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 переходный 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 расстоянии 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 спуска на палубу и подъема на переходный 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 переходный мостик, указанные в e), за исключением упоров для ног. На судах типа "В" (освидетельствованных на перевозку неживых 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 "А"

Машинные шахты

1. Машинные шахты на судах типа "А", 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 также 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 "А" 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) в). Устройство, предусмотренное в правиле 25-1 2) а), 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 "А" должны быть снабжены надежными водонепроницаемыми крышками из стали или другого равноценного материала.

Устройства для стока воды

6. Суда типа "А" 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 широтрека 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 "А" и "В".

Суда типа "А"

2. Судно типа "А" – 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 "А", если его длина более 150 м и ему назначен надводный борт менее, чем судно типа "В", 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. Судно типа "А" надводный борт назначается не менее того, который определяется на основании таблицы 28.1.

Суда типа "В"

5. Все суда, которые не подпадают под положения, относящиеся к судам типа "А", о которых идет речь в пунктах 2 и 3, рассматриваются как суда типа "В".
6. Судам типа "В", имеющим в районе 1 крышки грузовых люков, которые разрешены Администрацией для выполнения требований правила 15 (кроме пункта б) или которые снабжены устройствами крепления, допускаемыми по положениям правила 16 б), назначаются надводные борты, основанные на данных таблицы 28.2, увеличенных на величины, приведенные в таблице 27.1)

Таблица 27.1

Надбавка к табличному надводному борту судов типа "В" для судов с люковыми крышками, отвечающими положениям правила 15 (кроме пункта б)

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 борты при промежуточных длинах судна должны быть получены линейной интерполяцией.

Суда длиной более 200 м подлежат рассмотрению Администрацией.

7. Судам типа "В", 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 борты должны назначаться на основании таблицы 28.2.
8. Любому судну типа "В" длиной более 100 м могут быть назначены надводные борты меньше, 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 "В", 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.

<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) правила 26, за исключением пункта 5, как если бы это судно было типа "А"; 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. <p>b) Машинное помещение судна длиной более 150 м должно рассматриваться как затопляемое, но с коэффициентом проницаемости 0,85.</p> <p>Исходное состояние загрузки</p> <p>11. Исходное состояние загрузки перед затоплением должно определяться следующим образом:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> i) перевозится однородный груз; ii) все грузовые отсеки, за исключением указанных в подпункте iii), но исключая 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 расходоуемых 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 	<p>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 расходоуемых жидкостей по этим цистернам должно быть произведено таким образом, чтобы получить наибольшее возможное возвышение центра тяжести над килем;</p> <ul style="list-style-type: none"> v) в каждом отсеке, содержащем жидкости, как это предусмотрено в подпункте ii), за исключением отсеков с расходоуемыми 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: <table border="1" data-bbox="1419 692 1758 814"> <tr> <td>соленая вода</td> <td>1,025</td> </tr> <tr> <td>пресная вода</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>жидкое топливо</td> <td>0,950</td> </tr> <tr> <td>дизельное топливо</td> <td>0,900</td> </tr> <tr> <td>смазочное масло</td> <td>0,900</td> </tr> </table> <p>Предполагаемые размеры повреждений</p> <p>12. Применяются следующие положения относительно характера предполагаемых повреждений:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Протяженность повреждений по вертикали предполагается во всех случаях от основной линии неограниченно вверх. b) Протяженность повреждений в поперечном направлении, измеренная внутри судна от борта перпендикулярно диаметральной плоскости на уровне легкой грузовой ватерлинии, равна В/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 а), 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 	соленая вода	1,025	пресная вода	1,000	жидкое топливо	0,950	дизельное топливо	0,900	смазочное масло	0,900
соленая вода	1,025										
пресная вода	1,000										
жидкое топливо	0,950										
дизельное топливо	0,900										
смазочное масло	0,900										
<p>считаться неповрежденными, при условии что они выходят за пределы протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении, предусмотренного подпунктом b).</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 клинковыми 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. <p>Условие равновесия</p> <p>13. Условие равновесия судна после затопления считается удовлетворительным, если выполняются следующие требования:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Конечная ватерлиния после затопления, с учетом увеличения осадки, крена и дифферента, находится ниже нижней кромки любого отверстия, 	<p>через которое может происходить прогрессирующее затопление. К таким отверстиям относятся воздушные трубы, вентиляторы и отверстия, закрываемые непрочными 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 (така, 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 косячок таких дверей находится выше легкой грузовой ватерлинии.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) Метacentрическая высота после затопления положительна. e) Если какая-либо часть палубы вне пределов отсека, принимаемого в конкретном случае повреждением 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. Ликтеру, 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 борты как для судов типа "А", 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 "В".
 - 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 материала 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 "А"

1. Табличный надводный борт для судов типа "А" должен определяться по таблице 28.1:

Таблица 28.1
Таблица надводного борта для судов типа "А"

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

Длина судна (м)	Надводный борт (мм)	Длина судна (м)	Надводный борт (мм)	Длина судна (м)	Надводный борт (мм)
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

Суда типа "В"

2. Табличный надводный борт для судов типа "В" должен определяться по таблице 28.2:

Таблица 28.2
Таблица надводного борта для судов типа "В"

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

Величины надводного борта при промежуточных длинах судна должны быть получены линейной интерполяцией.
Для судов длиной более 365 м величины надводного борта устанавливаются Администрацией.

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	2833	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	4734
189	3080	250	4018	311	4748
190	3098	251	4032	312	4757
191	3115	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	4966
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	5210	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 "В" длиной от 24 м до 100 м, имеющих закрытые надстройки с расчетной длиной 35% длины судна или менее, должен быть увеличен на:

$$7,5(100-L) \left(0,35 - \frac{L}{L}\right) \text{ (мм)},$$

где:

- L — длина судна, м; и
- L_н — 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_в) 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:

$$\frac{C_v + 0,68}{1,36}$$

Коэффициент общей полноты не должен приниматься более 1,0

Правило 31

Поправка на высоту борта

- 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.
- 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 днищем 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.

- 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

- 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).
- Поправка должна быть прибавлена к надводному борту, полученному после применения всех других поправок, за исключением поправки на высоту в носу судна.
- 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.

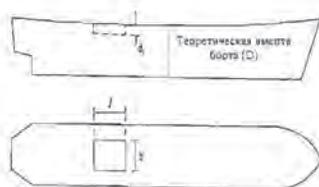


Рис. 32-1.1

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 кварталдек	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

- 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.

- 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 простирается до бортов судна. Данная парабола должна полностью находиться в пределах надстройки и ее выступов.

Если надстройка отступает от борта, как допускается правилом 31i), 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.

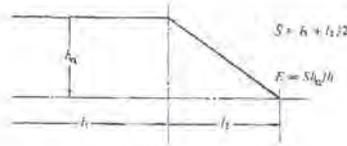


Рис. 34.1 Высота надстройки, равная стандартной высоте h или меньше

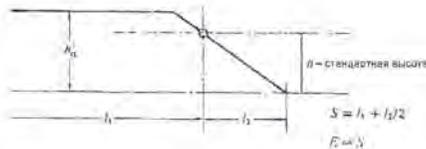


Рис. 34.2 Высота надстройки больше стандартной высоты h

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 310), 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 применится 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 на рис. 34.1, уменьшенной на отношение действительной высоты к стандартной.

Если на судне с избыточной селловатостью, но без какой-либо надстройки в пределах 0,2L от мидели 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 селловатости. Не должно допускаться вычета при избытке селловатости в соответствии с правилом 3816).

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 разделенных 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 разность 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. Борты 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 надстройку и ящики

1. Если расчетная длина надстроек и ящиков составляет $1L$, 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 $1L$, вычет в процентах от указанных выше величин должен быть получен из таблицы 37.1.

Таблица 37.1

Проценты вычетов для судов типов "А" и "В"

Проценты вычетов для всех типов надстроек	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
	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 "В", 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 надбанка седловатости за такие ют или бак в соответствии с методом пункта 12, как показано на рис. 38.1.

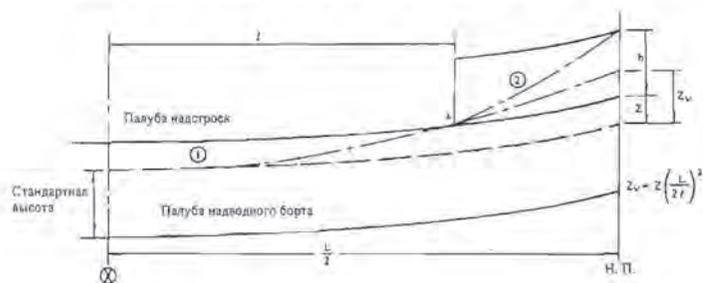


Рис. 38.1

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.

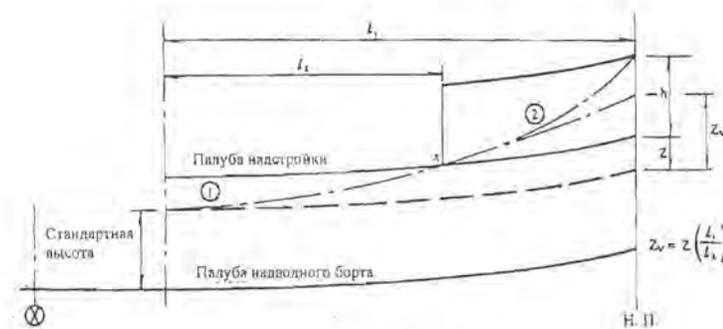


Рис. 38.2

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 0,5L, 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	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	1/6 L от К.П.	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	1/3 L от К.П.	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Мидель	0	1
Носовая половина	Мидель	0	1
	1/6 L от Н.П.	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	1/3 L от Н.П.	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Носовой перпендикуляр	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	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 принятых 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:

$$s = \frac{yL^2}{3L_1}$$

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 I).

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. а) Любой избыток в высоте надстройки, которая не простирается до кормового перпендикуляра, не может учитываться в поправке к седловатости.
- б) 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/носавом перпендикуляре.
- в) Для возвышенного четвердека поправка может учитываться только в случаях, когда высота этого четвердека превышает стандартную высоту "других надстроек", как определено в правиле 33, и только на величину, на которую действительная высота возвышенного четвердека превышает эту стандартную высоту.
- г) 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.

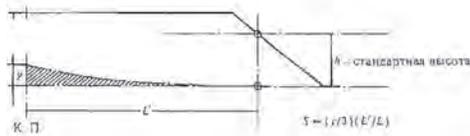


Рис. 38.3 Поправка к седловатости на избыток высоты

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:

$$0,75 \frac{S_i}{2L}$$

где S_i – 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 из 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 к 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:

$$F_b = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2,08 + 0,609C_b - 1,603C_{wt} - 0,0129(L/d_i))$$

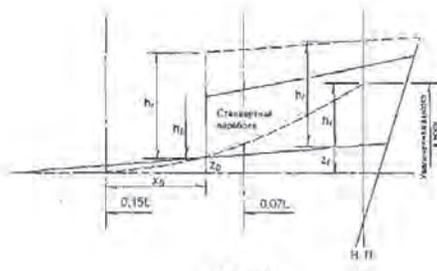


Рис. 39.1

$$h_b = Z_0 \left(\frac{0,15L}{L_0} \right)^2 - Z_1$$

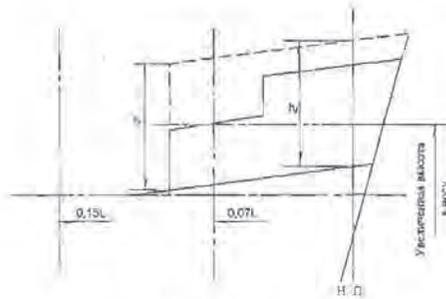


Рис. 39.2

h_b – половина стандартной высоты надстройки, как определено в правиле 33

5. Все суда, с назначенным надводным бортом типа "В", 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:

$$(0,15F_{min} + 4,0(L/3 + 10))L/1000 \text{ (м}^2\text{)}$$

* Нефтяные танкеры, танкеры-химовозы и газовозы, как они определены соответственно в правилах II-1/2.12, VI/18.2 и VII/11.2 действующей Международной конвенции по охране человеческой жизни на море.

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_i – осадка при 85% высоты борта D , м;
- C_b – коэффициент общей полноты, определенный в правиле 3;
- C_{wt} – коэффициент площади ватерлинии в нос от $L/2$;
- $C_{wt} = A_{wt}/((L/2) \times B)$; и
- A_{wt} – площадь ватерлинии в нос от $L/2$ при осадке d_i , м².

Для судов, которым назначены лесные надводные борты, 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 простирается по меньшей мере на 15% длины судна, измеренной от носового перпендикуляра. Если она достигается надстройкой, то такая надстройка должна простирается 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 представляться на специальное рассмотрение Администрации.
4. а) 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.
б) 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_b на рис. 39.1, меньше значения высоты, обозначенной h_n , то h_b можно заменить на h_n 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).

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.

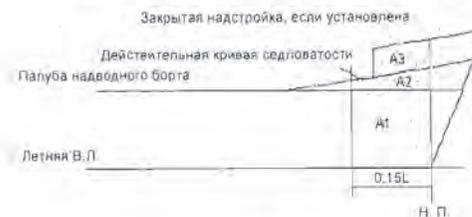


Рис. 39.3

Правило 40
Минимальные надводные борты

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.

<p>Зимний надводный борт</p> <p>5. Минимальным зимним надводным бортом должны 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.</p> <p>Зимний надводный борт в Северной Атлантике</p> <p>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.</p> <p>Надводный борт в пресной воде</p> <p>7. Минимальный надводный борт в пресной воде с удельным весом 1,0 должен быть получен путем вычета из минимального надводного борта в соленой воде:</p> $\frac{\Delta}{40T} \text{ (см)},$ <p>где: Δ – водоизмещение судна в соленой воде в тоннах по летнюю грузовую ватерлинию; и</p> <p>T – число тонн на один сантиметр осадки в соленой воде при летней грузовой ватерлинии.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">ГЛАВА IV СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, КОТОРЫМ НАЗНАЧАЮТСЯ ЛЕСНЫЕ НАДВОДНЫЕ БОРТА</p> <p style="text-align: center;">Правило 41 Применение настоящей главы</p> <p>Правила 42 – 45 включительно применяются только к судам, которым назначаются лесные грузовые марки.</p> <p style="text-align: center;">Правило 42 Определения</p> <p>1. <i>Палубный лесной груз.</i> 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.</p>	<p>2. <i>Лесная грузовая марка.</i> Палубный лесной груз может рассматриваться как придающий судну определенную дополнительную плавучесть и большую степень защиты от действия моря. По этой причине для судов, перевозивших 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.</p> <p style="text-align: center;">Правило 43 Конструкция судна</p> <p>Надстройка</p> <p>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 кит по меньшей мере стандартной высоты или возвышенный четвердек с палубной рубкой по меньшей мере такой же общей высоты.</p> <p>Цистерны двойного дна</p> <p>2. Цистерны двойного дна, расположенные в районе половины длины судна в средней его части, должны иметь надлежащее водонепроницаемое продольное деление.</p> <p>Фальшборты</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Правило 44 Размещение груза</p> <p>Общие положения</p> <p>1. Отверстия на открытой палубе, над которыми размещается груз, должны быть надежно закрыты и задраены.</p> <p>Вентиляторы и воздушные трубы должны быть надежно защищены.</p> <p>2. Палубный лесной груз должен укладываться по меньшей мере по всей имеющейся длине, которая составляет длину колодца или суммарную длину колодцев между надстройками.</p> <p>Если ограничивающей кормовой надстройки нет, то лес следует укладывать по меньшей мере до кормового конца последнего кормового люка.</p>																																		
<p>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 четвердека.</p> <p>3. На судне, совершающем плавание зимой в зимней сезонной зоне, высота палубного груза над открытой палубой не должна превышать одной трети наибольшей ширины судна.</p> <p>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.</p> <p>Стойки</p> <p>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.</p> <p>Найтовы</p> <p>6. Палубный лесной груз должен быть надежно закреплен по всей своей длине системой найтовов, принятой Администрацией с учетом характера перевозимого леса.</p> <p>Остойчивость</p> <p>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.</p> <p>Защита экипажа, доступ в машинные помещения и прочее</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>менее 600 мм, установленная над грузом и надежно закрепленная под спасательным леером или рядом с ним.</p> <p>9. Если выполнение указанных в пункте 8 требований практически невозможно, должны использоваться альтернативные средства, удовлетворяющие требованиям Администрации.</p> <p>Рулевые устройства</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Правило 45 Вычисление надводного борта</p> <p>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:</p> <p style="text-align: center;">Таблица 45.1</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="10">Суммарная расчетная длина надстройки</th> </tr> <tr> <th>0</th> <th>0,1L</th> <th>0,2L</th> <th>0,3L</th> <th>0,4L</th> <th>0,5L</th> <th>0,6L</th> <th>0,7L</th> <th>0,8L</th> <th>0,9L</th> <th>1,0L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Процент вычетов для всех типов надстроек</td> <td>20</td> <td>31</td> <td>42</td> <td>53</td> <td>64</td> <td>70</td> <td>76</td> <td>82</td> <td>88</td> <td>94</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>Проценты для промежуточных длин надстроек должны быть получены линейной интерполяцией.</p> <p>2. Зимний лесной надводный борт должен быть получен прибавлением к летнему лесному надводному борту одной тридцать шестой расчетной летней лесной осадки.</p> <p>3. Зимний лесной надводный борт в Северной Атлантике должен совпадать с зимним надводным бортом в Северной Атлантике, предписанным правилом 40 6).</p> <p>4. Тропический лесной надводный борт должен быть получен вычетом из летнего лесного надводного борта одной сорок восьмой расчетной летней лесной осадки.</p> <p>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.</p>		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
	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																								

<p>6. Лесные надводные борты могут назначаться судам типа "В" с уменьшенными надводными бортами, при условии что лесные надводные борты рассчитаны на основании обычного надводного борта типа "В".</p> <p>7. На судах типа "В" 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."</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ II ЗОНЫ, РАЙОНЫ И СЕЗОННЫЕ ПЕРИОДЫ</p> <p>Правило 49 - Тропические сезонные районы</p> <p>2. Существующий текст пункта 7 b) заменяется следующим:</p> <p>"b) Район, ограниченный:</p> <p>на севере и востоке – южной границей тропической зоны;</p> <p>на юге – параллелью 24° южной широты от восточного побережья Австралии до 154° восточной долготы, отсюда по меридиану 154° восточной долготы до тропика Козерога, отсюда тропиком Козерога до 150° западной долготы, отсюда по меридиану 150° западной долготы до 20° южной широты и отсюда по параллели 20° южной широты до точки, где она пересекает южную границу тропической зоны; и</p> <p>на западе – границами района, находящегося в пределах Большого Барьерного рифа, включенного в тропическую зону, и восточным побережьем Австралии.</p> <p>Сезонные периоды:</p> <p>ТРОПИЧЕСКИЙ: с 1 апреля по 30 ноября ЛЕТНИЙ: с 1 декабря по 31 марта."</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.143(77) (adoptada el 5 de junio de 2003)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; 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.
<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966</p> <p>1. El texto existente del Anexo I del anexo B se sustituye por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"ANEXO I REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA CAPÍTULO I - GENERALIDADES</p> <p>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.</p> <p>Las reglas suponen también que se han cumplido las prescripciones internacionales relativas a estabilidad y compartimentado que existan.</p> <p style="text-align: center;">Regla 1 Resistencia y estabilidad sin avería de los buques</p> <ol style="list-style-type: none"> La Administración deberá asegurarse de que la resistencia estructural general del buque es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado. 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. Los buques se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración. <p style="text-align: center;">Regla 2 Aplicación</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. A los buques que transporten cubiertas 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. 	<ol style="list-style-type: none"> 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. 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. 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. 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. 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 hallé en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005. Para los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se hallé 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. 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 3-1
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 1-2, cumplirán las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.779(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 enmendadas 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) **Esloza**

- a) Se tomará como esloza (L) el 96% de la esloza total medida en una flotación en cuya distancia al canto alto de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la esloza 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 esloza (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 esloza 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 ancha, la flotación en que se mida la esloza habrá de ser paralela a la flotación de proyecto y correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado D_{min} , obtenido trazando una línea paralela a la línea de la quilla del buque (medido el talón) y tangente a la línea de arriete 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 esloza (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la esloza.
- 3) **Centro del buque:** El centro del buque será el punto medio de la esloza (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 aleriz. 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 trancañiles 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 trancañil 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 trancañil 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) **Coefficiente 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:

- ∇ 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 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 extienda 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, ganguiles u otros tipos de buques análogos dotados de grandes bodegas sin tapas de escolilla, debiéndose examinar cada caso por separado.

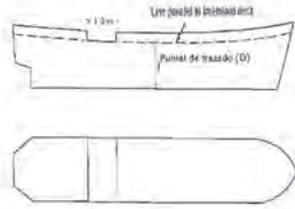


Figura 3.3

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 en 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 huey 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.

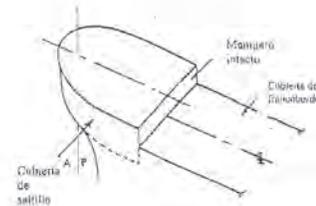


Figura 3.4

- 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.

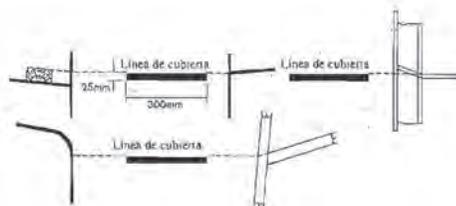


Figura 4.1 - Línea de cubierta

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).

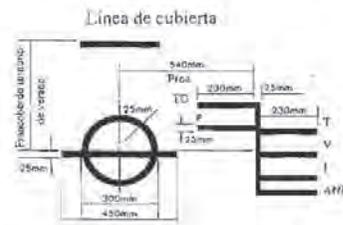


Figura 6.1 - Marca de líneas de carga y líneas que se usarán con esta marca

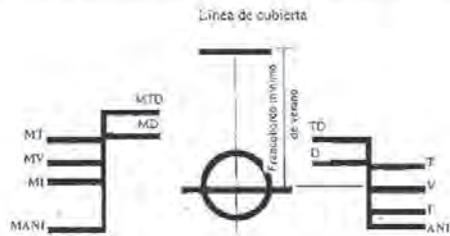


Figura 6.2 - Marca de líneas de carga para madera y líneas que se usarán con esta marca

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 11,5 mm de altura y 7,5 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.

- 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 estancias 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 I** - Sobre las cubiertas expuestas de francobordo y sáltillo, 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.

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 inadmisibles, 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 a 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

- 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 podían 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 llantas

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/m² en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menores de 2,6 t/m² 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/m² para buques de 24 m de eslora, y no serán inferiores a 3,5 t/m² 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/m² y 2,6 t/m², 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.

y se reducirán linealmente a 3,5 t/m² 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/m².
- c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 2,6 t/m².
- 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/m².

	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/m² en la perpendicular de proa y se reducirán linealmente a 2 t/m² 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/m².
 - c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 1,5 t/m².
 - 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/m².
- 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.

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:

$$\text{Carga} = 5 + (L_H - 100)a \text{ en t/m}^2$$
 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.

	Posición longitudinal	
	Ppr	A popa de 0,25L
	L > 100 m	
Cubierta de francobordo	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
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
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 estanquidad 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 brazos 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

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Regla 18 Aberturas diversas en las cubiertas de francobordo y de superestructuras</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3) Las aberturas en el techo de una caseta situada sobre una cubierta de sátillo o una superestructura de altura inferior a la normal y que tenga una altura igual o superior a la altura normal de un alcazar 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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 1) 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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p style="text-align: center;">Regla 19 Ventiladores</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 estarán adecuadamente en la proximidad de los ventiladores en que hayan de ser colocados.</p> <p>5) En lugares expuestos, la altura de las brazolas podrá incrementarse en la medida que la Administración juzgue satisfactoria.</p>
<p style="text-align: center;">Regla 20 Tubos de aireación</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3) Los tubos de aireación contarán con dispositivos de cierre automático.</p> <p>4) En los buques tanque se podrán aceptar válvulas de presión y vacío.</p> <p style="text-align: center;">Regla 21 Portas de carga y aberturas análogas</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>5) La disposición de las portas de proa y sus puertas interiores, de las portas laterales y las portas 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.</p> <p style="text-align: center;">Regla 22 Imbornales, tomas y descargas</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>g) La tabla 22.1 indica la disposición aceptable de imbornales, tomas y descargas.</p>

Descargas procedentes de otros espacios		Descargas procedentes de espacios cerrados situados por debajo de la cubierta de francobordo o sobre la cubierta de francobordo	
Otros espacios (Regla 22.5)	Extremo exterior >450 mm por debajo de la cubierta de francobordo o >600 mm por encima de la LCV (Regla 22.4)	Varantes (regla 22.11) con el extremo interior >0,02 L por encima de la LCV	Descargas a través del espacio de máquinas
Telemando	Espejo normal	Espejo considerable	

Tabla 22.1

Regla 22-1
Vertederos de basuras

- 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:
 - 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;
 - el extremo interior estará situado por encima de la línea de flotación resistente 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 0,01 L 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 inferior siempre sea accesible en las condiciones de servicio; y
 - 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.
- Toda el vertedero, incluida la tapa, estará constituido con un material de espesor considerable.
- 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".
- 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:
 - la tapa de bisagra/válvula del extremo interior será estanca;
 - 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
 - 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

- Los tubos de gatera y las cajas de cadenas serán estancos hasta la cubierta expuesta a la intemperie.

- 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 escora 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.
- En los espacios de máquinas con dotación, las tomas y descargas al mur 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.
- 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*).
- 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.
- 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.
- Imbornales y tubos de descarga
 - Los imbornales y tubos de descarga que no tengan que ser de espesor considerable:
 - si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 155 mm, el espesor no será inferior a 4,5 mm;
 - 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.
 - En los imbornales y tubos de descarga que tengan que ser de espesor considerable:
 - si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 80 mm, el espesor no será inferior a 7 mm;
 - si el diámetro exterior del tubo es igual a 180 mm, el espesor no será inferior a 10 mm;
 - 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.

- Cuando se disponga de acceso, éste estará cerrado mediante una tapa resistente que se sujetará con pernos próximos entre sí.
- 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

- Los portillos y las ventanas, así como sus vidrios, tapas ciegas y tapas de luminera*, si disponen de ellas, serán de diseño aprobado y construcción sólida. No se admitirá el uso de marcos no metálicos.
 - Se entenderá por portillos las aberturas redondas u ovaladas cuya área no supere los 0,16 m². Las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m² se considerarán ventanas.
 - 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 m².
 - Los portillos de los espacios siguientes estarán dotados de tapas ciegas interiores de bisagra:
 - espacios situados por debajo de la cubierta de francobordo;
 - espacios situados en el primer nivel de superestructuras cerradas; y
 - 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.
- 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 este 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).
 - Se colocarán portillos fijos, si los cálculos de estabilidad con avería indican que los portillos podían quedar sumergidos en cualquier etapa intermedia de inundación o en la flotación final de equilibrio.
 - No se instalarán ventanas en los siguientes lugares:
 - por debajo de la cubierta de francobordo,

* Las tapas ciegas se colocarán por dentro de las ventanas y portillos, en tanto que las tapas de luminera se volcarán, siempre que sea posible el acceso, en la parte exterior de la ventana, y pueden ser desmontables o de bisagra.

<p>b) en los mamparos de extremo del primer nivel o en los costados de las superestructuras cerradas; y</p> <p>c) en las casetas del primer nivel consideradas flotantes en los cálculos de estabilidad.</p> <p>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.</p> <p>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 lumbreira exteriores permanentes que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie.</p> <p>10) En lugar de las tapas ciegas y tapas de lumbreira 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.</p> <p>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.</p> <p>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 lumbreira fijas.</p> <p style="text-align: center;">Regla 24 Portas de desagüe</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>El área mínima para cada pozo en las cubiertas de superestructuras será la mitad de la dada por las siguientes fórmulas:</p> <p>cuando la longitud de amurada (l) en el pozo sea de 20 m o menos:</p> $A = 0,7 + 0,035 l \text{ (m}^2\text{)},$ <p>cuando l exceda de 20 m:</p> $A = 0,07 l \text{ (m}^2\text{)},$ <p>l no se tomará nunca superior a 0,7L.</p> <p>Si la amurada es de más de 1,2 m de altura media, el área exigida se incrementará en 0,004 m² 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 m² por metro de longitud de pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>f) Los pozos situados en cubiertas de saltillo se considerarán a todos los efectos como situados en cubiertas de francobordo.</p> <p>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.</p> <p>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:</p>
--	---

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:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \text{ (m}^2\text{)}$$

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_c) y para el pozo abierto (A_w) se calculará con arreglo al procedimiento siguiente:

a) Determinarse la longitud total del pozo (L), 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_c :

- calcúlese el área de la porta de desagüe (A) requerida para un pozo abierto de longitud l_s de conformidad con el párrafo 1), suponiendo una amurada de altura normal;
- múltiplíquese por 1,5 para compensar la falta de arrufo, si procede, de conformidad con el párrafo 1) c);
- múltiplíquese por el factor (b_p/l_s) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la anchura (b_p) de las aberturas del mamparo límite de la superestructura cerrada;
- 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, múltiplíquese por el factor:

$$1 - (l_w/l_s)^2$$

donde l_w y l_s son las longitudes definidas en el párrafo 4) a);

- 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, múltiplíquese 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 :

- 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_s) mediante una de las correcciones siguientes del área, según proceda:

para amuradas de más de 1,2 m de altura:

$$A_c = l_w (h_s - 1,2) / 0,10 (0,004) \text{ (m}^2\text{)}$$

para amuradas de menos de 0,9 m de altura:

$$A_c = l_w (h_s - 0,9) / 0,10 (0,004) \text{ (m}^2\text{)}$$

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 ($A_{c2} = A' + A_c$) se ajustará a continuación para compensar la falta de arqueo, si procede, y para tener en cuenta la altura por encima de la cubierta de francobordo, como se indica en los párrafos ii) y b) v), utilizando h_1 y h_2 .

d) Las áreas resultantes de las portas de desagüe para la superestructura abierta (A_{c1}) y el pozo abierto (A_{c2}) 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 h_1 es decir, la suma de h_{11} y de h_{12} , se supone superior a 20 m:

área de la porta de desagüe A_{c1} para el pozo abierto:

$$A_{c1} = (0,07(h_1 + A_c)) (\text{corrección de arqueo}) (0,5h_2/h_{12})$$

área de la porta de desagüe A_c para la superestructura abierta:

$$A_c = (0,07(h_1)) (\text{corrección de arqueo}) (h_2/h_{12}) (1 - (h_2/h_{12})^2) (0,5h_2/h_{12})$$

cuando h_1 es igual o inferior a 20 m, el área básica de la porta de desagüe será $A = 0,7 + 0,035A_c$ de conformidad con el párrafo i).

- 5) Los bordes inferiores de las portas de desagüe estarán tan próximos a la cubierta como sea posible. Dos tercios 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 arqueo. Un tercio del área exigida para las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión restante del pozo. Cuando el arqueo 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 hueco amplio para evitar que se atasquen. Las bisagras tendrán ejes o soportes 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 consiguiera 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 trancantes 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*, quimiqueros* o gaseros*	1.1 Acceso a la sección central del buque	≤ 3 000 mm	a) b) c)	a) b) c)	a) b) c) d) e) f)	a) b) c) d) e) f) g) h) i)
	1.1.1 Entre la toldilla y el puente, o					
	1.1.2 Entre la toldilla y una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos	> 3 000 mm	a) b) c)	a) b) c)	a) b) c) d) e) f) g) h) i)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)
	1.2 Acceso a los extremos del buque	≤ 3 000 mm	a) b) c) d) e) f)	a) b) c) d) e) f)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)
	1.2.1 Entre la toldilla y la proa (si no hay puente), o					
1.2.2 Entre el puente y la proa, o						
1.2.3 Entre una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos, y proa, o	> 3 000 mm	a) b) c) d) e) f) g)	a) b) c) d) e) f) g)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	
1.2.4 En el caso de un buque de cubierta cerrada, entre los alojamientos de la tripulación y los extremos de proa y de popa del buque			a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	
Petroleros*, quimiqueros* y gaseros*	2.1 Acceso a la proa				a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)
	2.1.1 Entre la toldilla y la proa, o	$s(A_1 + H_1)**$			a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)
	2.1.2 Entre una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos, y la proa, o				a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)
2.1.3 En el caso de un buque de cubierta cerrada, entre los alojamientos de la tripulación y el extremo de proa del buque	$>(A_1 + H_1)**$		a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)	
2.2 Acceso al extremo de popa						
2.2.1 En el caso de un buque de cubierta cerrada, 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, quimiqueros y gaseros, son los buques definidos en las reglas II-1/2.12, VI/8.2 y VII/1.2, respectivamente, del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar en vigor.

** A_1 Francobordo mínimo de verano calculado para un buque del tipo 'A', independientemente del tipo de francobordo efectivamente asignado.

H₁ altura normal de superestructura definida en la regla 23.

*** Las medidas a)-j) 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 piroresistente 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;

<p>vii) dotada de un tope a cada lado;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3) Emplazamientos transversales permitidos para los medios descritos en el párrafo 2, apartados c), d) y f), según proceda:</p> <p>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;</p> <p>ii) en ambas bandas;</p> <p>iii) en una banda, con posibilidad de instalarse en cualquiera de las bandas;</p> <p>iv) en una banda solamente;</p> <p>v) a ambos lados de las escotillas, tan cerca del eje longitudinal como sea posible.</p> <p>4) a) Cuando se instalen cables, se proveerán tensores para mantenerlos firmes.</p> <p>b) Cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cables de acero en lugar de barandillas.</p> <p>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.</p> <p>d) Cuando se instalen candeleros, uno de cada tres estará reforzado por un cartabón o barraganete.</p> <p>e) Los candeleros desmontables o de bisagra se podrán fijar en posición vertical.</p>	<p>f) Se proveerá un medio de paso sobre obstáculos como tuberías y otros accesorios permanentes.</p> <p>g) Generalmente, la anchura de la pasarela o del pasadizo a nivel de la cubierta no deberá ser superior a 1,5 m.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Regla 26 Condiciones especiales de asignación para los buques de tipo 'A'</p> <p>Tambuchos de maquinaria</p> <p>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:</p> <p>a) una toldilla o puente cerrados y de altura normal, como mínimo; o</p> <p>b) una caseta de igual altura y resistencia equivalente.</p> <p>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.</p> <p>Pasarela y acceso</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Escotillas</p> <p>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.</p>																																																																																																																																																																																																
<p>Medios de desagüe</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III - FRANCOBORDOS</p> <p style="text-align: center;">Regla 27 Tipos de buques</p> <p>1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos: 'A' y 'B'.</p> <p>Buques de tipo 'A'</p> <p>2) Buque de tipo 'A' será el que:</p> <p>a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;</p> <p>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</p> <p>c) tenga baja permeabilidad de los espacios de carga llenos.</p> <p>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 1) 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.</p> <p>4) A los buques de tipo 'A' se les asignarán francobordos no inferiores a los indicados en la tabla 28.1.</p> <p>Buques de tipo 'B'</p> <p>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'.</p> <p>6) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos de clase I 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</p>	<p>francobordos basados en los valores que figuran en la tabla 28.2, aumentados en los valores indicados en la tabla 27.1:</p> <p style="text-align: center;">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))</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Eslora del buque (m)</th> <th>Incremento de francobordo (mm)</th> <th>Eslora del buque (m)</th> <th>Incremento de francobordo (mm)</th> <th>Eslora del buque (m)</th> <th>Incremento de francobordo (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>108 y menor</td><td>50</td><td>139</td><td>175</td><td>170</td><td>290</td></tr> <tr><td>109</td><td>52</td><td>140</td><td>181</td><td>171</td><td>292</td></tr> <tr><td>110</td><td>55</td><td>141</td><td>186</td><td>172</td><td>294</td></tr> <tr><td>111</td><td>57</td><td>142</td><td>191</td><td>173</td><td>297</td></tr> <tr><td>112</td><td>59</td><td>143</td><td>196</td><td>174</td><td>299</td></tr> <tr><td>113</td><td>62</td><td>144</td><td>201</td><td>175</td><td>301</td></tr> <tr><td>114</td><td>64</td><td>145</td><td>206</td><td>176</td><td>304</td></tr> <tr><td>115</td><td>68</td><td>146</td><td>210</td><td>177</td><td>306</td></tr> <tr><td>116</td><td>70</td><td>147</td><td>215</td><td>178</td><td>308</td></tr> <tr><td>117</td><td>73</td><td>148</td><td>219</td><td>179</td><td>311</td></tr> <tr><td>118</td><td>76</td><td>149</td><td>224</td><td>180</td><td>313</td></tr> <tr><td>119</td><td>80</td><td>150</td><td>228</td><td>181</td><td>315</td></tr> <tr><td>120</td><td>84</td><td>151</td><td>232</td><td>182</td><td>318</td></tr> <tr><td>121</td><td>87</td><td>152</td><td>236</td><td>183</td><td>320</td></tr> <tr><td>122</td><td>91</td><td>153</td><td>240</td><td>184</td><td>322</td></tr> <tr><td>123</td><td>95</td><td>154</td><td>244</td><td>185</td><td>325</td></tr> <tr><td>124</td><td>99</td><td>155</td><td>247</td><td>186</td><td>327</td></tr> <tr><td>125</td><td>103</td><td>156</td><td>251</td><td>187</td><td>329</td></tr> <tr><td>126</td><td>108</td><td>157</td><td>254</td><td>188</td><td>332</td></tr> <tr><td>127</td><td>112</td><td>158</td><td>258</td><td>189</td><td>334</td></tr> <tr><td>128</td><td>116</td><td>159</td><td>261</td><td>190</td><td>336</td></tr> <tr><td>129</td><td>121</td><td>160</td><td>264</td><td>191</td><td>339</td></tr> <tr><td>130</td><td>126</td><td>161</td><td>267</td><td>192</td><td>341</td></tr> <tr><td>131</td><td>131</td><td>162</td><td>270</td><td>193</td><td>343</td></tr> <tr><td>132</td><td>136</td><td>163</td><td>273</td><td>194</td><td>346</td></tr> <tr><td>133</td><td>142</td><td>164</td><td>275</td><td>195</td><td>348</td></tr> <tr><td>134</td><td>147</td><td>165</td><td>278</td><td>196</td><td>350</td></tr> <tr><td>135</td><td>153</td><td>166</td><td>280</td><td>197</td><td>353</td></tr> <tr><td>136</td><td>159</td><td>167</td><td>283</td><td>198</td><td>355</td></tr> <tr><td>137</td><td>164</td><td>168</td><td>285</td><td>199</td><td>357</td></tr> <tr><td>138</td><td>170</td><td>169</td><td>287</td><td>200</td><td>358</td></tr> </tbody> </table> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Tabla 27.1</p> <p>7) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos de clase I 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.</p> <p>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:</p> <p>a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas;</p>	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
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																																																																																																																																																																																												

<p>b) los medios de desagüe son adecuados;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>i) la regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 5), como si se tratara de un buque de tipo 'A';</p> <p>ii) los párrafos 8), 11) y 13); y</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Condición inicial de carga</p> <p>11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:</p> <p>a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales.</p> <p>b) Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios:</p> <p>i) la carga habrá de ser homogénea;</p> <p>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%;</p>	<p>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);</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>vi) los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:</p> <table border="1" data-bbox="1310 896 1638 1032"> <tr> <td>agua salada</td> <td>1,025</td> </tr> <tr> <td>agua dulce</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>combustible líquido</td> <td>0,950</td> </tr> <tr> <td>aceite diesel</td> <td>0,900</td> </tr> <tr> <td>aceite lubricante</td> <td>0,900</td> </tr> </table> <p>Hipótesis de avería</p> <p>12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:</p> <p>a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	agua salada	1,025	agua dulce	1,000	combustible líquido	0,950	aceite diesel	0,900	aceite lubricante	0,900
agua salada	1,025										
agua dulce	1,000										
combustible líquido	0,950										
aceite diesel	0,900										
aceite lubricante	0,900										
<p>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).</p> <p>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.</p> <p>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 considerarán 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.</p> <p>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.</p> <p>Condición de equilibrio</p> <p>13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que:</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva.</p> <p>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.</p> <p>f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación.</p> <p>Buques sin medios propios de propulsión</p> <p>14) A las barcas, 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'.</p> <p>a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubiertas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'.</p> <p>b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 3), 26 4) y 39 no se aplicará a las gabarras sin dotación.</p>										

- 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'

Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza 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.)

Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza 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	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
194	3217	318	3325	342	3387
195	3241	319	3328	343	3389
196	3246	320	3331	344	3392
197	3250	321	3334	345	3394
198	3254	322	3337	346	3396
199	3258	323	3339	347	3399
200	3262	324	3342	348	3401
201	3266	325	3345	349	3403
202	3270	326	3347	350	3406
203	3274	327	3350	351	3408
204	3278	328	3353	352	3410
205	3281	329	3355	353	3412
206	3285	330	3358	354	3414
207	3288	331	3361	355	3416
208	3292	332	3363	356	3418
209	3295	333	3366	357	3420
210	3298	334	3368	358	3422
211	3302	335	3371	359	3423
212	3305	336	3373	360	3425

(cont.)

Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)
213	3308	337	3375	361	3427
214	3312	338	3378	362	3428
215	3315	339	3380	363	3430
216	3318	340	3382	364	3432
217	3322	341	3385	365	3433

Los francobordos correspondientes a eslozas intermedias se obtendrán por interpolación lineal.
Los francobordos de los buques de más de 365 m de esloza 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'

Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza 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.)

Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza del buque (m)	Francobordo (mm)	Esloza 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
102	2360	225	3660	288	4490
103	2380	226	3675	289	4502
104	2400	227	3690	290	4513
105	2420	228	3705	291	4525
106	2440	229	3720	292	4537
107	2460	230	3735	293	4548
108	2480	231	3750	294	4560
109	2500	232	3765	295	4572
110	2520	233	3780	296	4583
111	2540	234	3795	297	4595
112	2560	235	3808	298	4607
113	2580	236	3821	299	4618
114	2600	237	3835	300	4630
115	2620	238	3849	301	4642
116	2640	239	3864	302	4654
117	2660	240	3880	303	4665
118	2680	241	3893	304	4676
119	2700	242	3906	305	4686
120	2720	243	3920	306	4695
121	2740	244	3934	307	4704
122	2760	245	3949	308	4714
123	2780	246	3965	309	4725
124	2800	247	3978	310	4736
125	2820	248	3992	311	4748
126	2840	249	4005	312	4757
127	2860	250	4018	313	4768
128	2880	251	4032	314	4779
129	2900	252	4045	315	4790
130	2920	253	4058	316	4801
131	2940	254	4072	317	4812
132	2960	255	4085	318	4823
133	2980	256	4098	319	4834
134	3000	257	4112	320	4844
135	3020	258	4125	321	4855
136	3040	259	4139	322	4866
137	3060	260	4152	323	4878
138	3080	261	4165	324	4890
139	3100	262	4177	325	4899
140	3120	263	4189	326	4909
141	3140	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	5105
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:

$$7,5 (100 - L) \left(0,35 - \frac{E_1}{L} \right) \text{ (mm)}$$

siendo L = eslora del buque en m; y

E₁ = 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 correspondiera, 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.

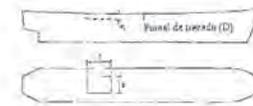


Figura 32-1.1

La corrección añadida al francobordo será igual a:

$$\frac{L \times b \times d_n}{\text{Arca plano flotación a } 0,85D}$$

Regla 33
Altura normal de las superestructuras

La altura normal de una superestructura será la que se indica en la tabla 33.1

L (m)	Altura normal (en 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 quedan dentro de la eslora (L).

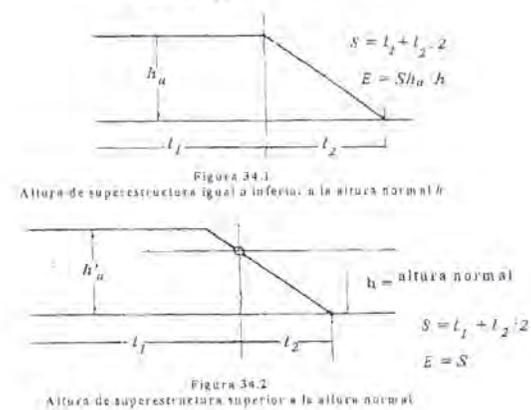
Si un mamparo de una superestructura forma un nicho, la longitud efectiva de la superestructura se reducirá en un valor igual al del área de la planta del nicho dividida por la anchura de la superestructura a la mitad de la longitud del nicho. Si el nicho es asimétrico con respecto al eje longitudinal 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 retrañeada 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:
- 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.
 - Cuando la altura sea superior a la normal, la longitud S se calculará según se indica en la figura 34.2.
 - 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 arriño.



Regla 35
Longitud efectiva de las superestructuras

- Excepto lo dispuesto en el párrafo 2), la longitud efectiva (E) de una superestructura cerrada de altura normal será su longitud real.
 - En aquellos casos en que una superestructura cerrada de altura normal esté retrañeada 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 retrañeada en una parte de su longitud, esta modificación se aplicará solamente a la parte retrañeada.
 - 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 arriño 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 arriño real y normal. No se aplicará la reducción por exceso de arriño prevista en la regla 3 8 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

- 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:
 - el tronco será al menos tan resistente como una superestructura;
 - 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 trancañil 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;
 - 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;
 - los ventiladores estarán protegidos por el tronco, por tapas estancas o por cualquier otro sistema equivalente;
 - 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;
 - 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;
 - la anchura del tronco será al menos igual al 60% de la manga del buque; y
 - cuando no haya una superestructura, la longitud del tronco será, al menos, igual a $0,6L$.
- La longitud efectiva de un tronco eficaz será su longitud total reducida en la relación entre su anchura media y B .
- La altura normal de un tronco será la altura normal de una superestructura que no sea una cubierta de saltillo.

- 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.
 - 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.
 - 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 trancañil 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:
- el trancañil así formado constituya un pasadizo despejado de 450 mm de anchura como mínimo en cada costado del buque;
 - el trancañil esté constituido por una plancha sólida dotada de soportes y refuerzos eficaces;
 - el trancañil 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 trancañil, si este valor es mayor;
 - los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla serán accesibles desde el trancañil o el pasadizo; y
 - la anchura del tronco se medirá entre sus mamparos laterales.
- 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.
 - 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

- 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 trancos 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'

Porcentaje de reducción para todos los tipos de superestructuras	Longitud efectiva total de superestructuras y trancos										
	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
	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras y trancos 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.

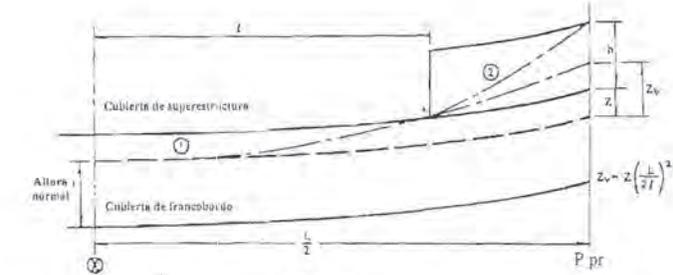


Figura 38.1

- 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.

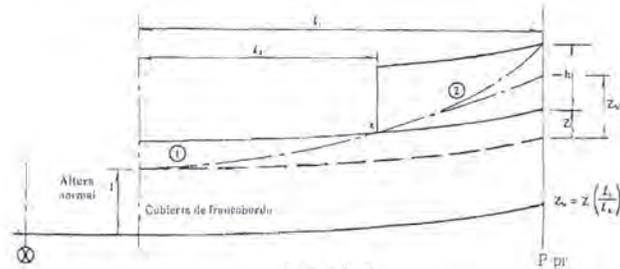


Figura 38.2

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 Z .

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
	$1/4 L$ desde la P. de Pp.	$11,1 (\frac{L}{3} - 10)$	1
	$1/3 L$ desde la P. de Pp.	$7,8 (\frac{L}{3} - 10)$	3
	Centro del buque	0	1
Mitad de proa	Centro del buque	0	1
	$1/3 L$ desde la P. de Pp.	$30 (\frac{L}{3} - 10)$	3
	$1/4 L$ desde la P. de Pp.	$22,2 (\frac{L}{3} - 10)$	3
	Perpendicular de proa	$30 (\frac{L}{3} - 10)$	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.

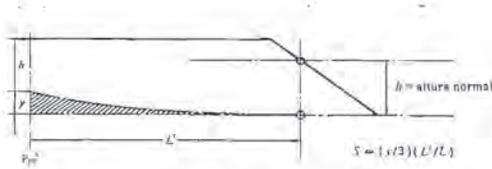


Figura 38.3
Suplemento de arrufo s por exceso de altura

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

$$0,75 \cdot \frac{S_1}{2L}$$

siendo S_1 la longitud total S de las superestructuras cerradas definida en la regla 34, sin los trancos.

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 castillo 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:

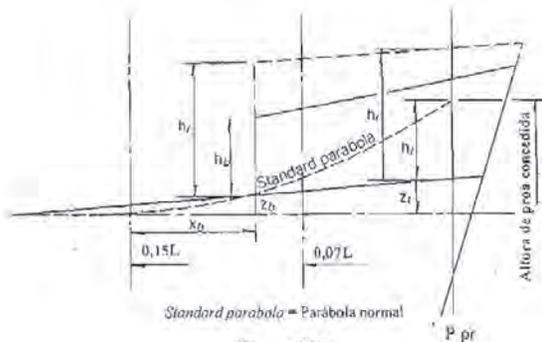


Figura 39.1

$$h_1 = z_0 \left(\frac{0,15L}{x_0} \right)^2 - z_0$$

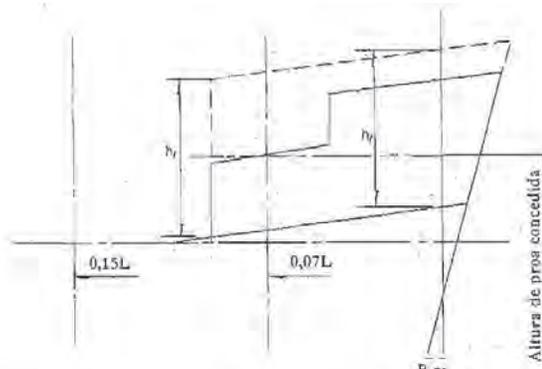


Figura 39.2

h_1 = 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 $0,15L$ a popa de la perpendicular de proa, la

Petroleros, quimiqueros y gaseros se definen en las reglas 11-1/2.12, VI/8.2 y VII/1.2, respectivamente, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar en vigor.

$$F_b = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2,08 + 0,609C_{wf} - 1,603C_{wf} + 0,0129(L/d_1))$$

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 $0,15L$, 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 $0,15L$, mediante una curva parabólica que parta del punto situado $0,15L$ 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_1 en la figura 39.1 es inferior al de la altura indicada por h_2 , h_1 podrá sustituirse por h_2 en la altura de proa disponible.
 - ii) Cuando la cubierta de francobordo tenga un arrufo que se extienda menos de $0,15L$ 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).

suma del área proyectada entre la flotación en carga de verano y el borde de la cubierta (A_1 y A_2 en la figura 39.3) y el área proyectada de una superestructura cerrada (A_3), si existe, no será inferior a:

$$(0,15F_{min} + 4(L/3+10))L/1000 \text{ (m}^2\text{)}$$

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.

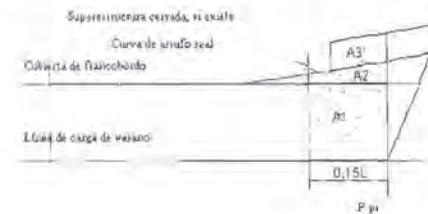


Figura 39.3

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.

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 Δ 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.

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 cubierta 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, accesos para el práctico, etc., a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una medida del 4% de la manga. La madera se estibar, dándose la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos a la altura normal de una superestructura que no sea una cubierta de saltillo.

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

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

Pies derechos

3) 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 ángulos, laterales metálicos u otros medios igualmente eficaces para sujetar los pies derechos.

Trinacas

6) La cubierta de madera se sujetará de manera eficaz en toda su longitud mediante un sistema de trinacas 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 cubierta se instalarán barandillas u andariveles con espaciamiento intermedio, en sentido vertical, de no más de 100 mm hasta una altura mínima de 1 m por encima de la carga.

Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, adoptado por la Organización Mundial de la Salud en la resolución A.113(7), en su forma enmendada.

**Regla 42
Definiciones**

1) **Cubierta de madera.** El término "cubierta 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 cubierta 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 cubierta 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 rebustes 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 cubiertas 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.

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 cubierta es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquella 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.

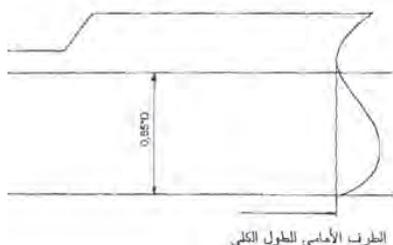
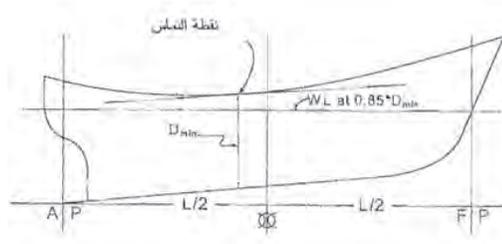
Tabla 45.1

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).

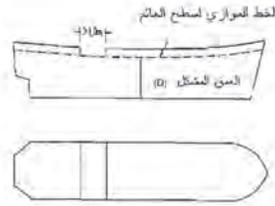
4) El francobordo tropical para el transporte de madera se obtendrá restando del francobordo de verano para el transporte de madera 1/48 del calado de trazado de verano correspondiente.

<p>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.</p> <p>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'.</p> <p>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'.</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO II</p> <p style="text-align: center;">ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES</p> <p>Regla 49 – Regiones periódicas tropicales</p> <p>2 El texto actual del párrafo 7 b) se sustituye por lo siguiente:</p> <p>"b) La región limitada:</p> <p>al norte y al este por el límite meridional de la zona tropical;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>Periodos estacionales:</p> <p>TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo."</p>
<p style="text-align: center;">القرار MSC.143(77) (المعتمد في 5 حزيران/يونيو 2003)</p> <p style="text-align: center;">تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966</p> <p style="text-align: center;">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 إجراءات التعديل ، وإذ درست ، في دورتها السابعة والسبعين ، تعديلات على بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 إقترحت وعضمت وفقاً للفقرة 2(أ) من المادة VI من البروتوكول ،</p> <p>1. تعتمد ، وفقاً للفقرة 2(د) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، تعديلات على المرفق بـ أ لبروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، الوارد نصها في مرفق هذا القرار ؛</p> <p>2. تقر ، وفقاً للفقرة 2(و)(ii)(ب) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة في 1 تموز/يوليو 2004 ، ما لم يتم ، قبل ذلك التاريخ ، أكثر من ثلاث الأطراف المتعاقدة في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 أو أطراف متعاقدة تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50% على الأقل من الحمولة الاجمالية للشبوط التجاري العالمي ، بالاحظار عن اعتراضها على التعديلات ؛</p> <p>3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات ستتدخل حيز النفاذ ، وفقاً للفقرة 2(ج)(ii) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، في 1 كانون الثاني/يناير 2005 ، إثر قبولها وفقاً للفقرة 2 أعلاه ؛</p> <p>4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للفقرة 2(هـ) من المادة VI من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف المتعاقدة في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الواردة في المرفق ؛</p> <p>5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف المتعاقدة في بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 نسخاً من هذا القرار ومن مرفقه .</p>	<p style="text-align: center;">المرفق</p> <p style="text-align: center;">تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966</p> <p style="text-align: center;">يستعاض عن النص الحالي للمرفق I إلى المرفق بـ أ بما يلي :</p> <p style="text-align: center;">المرفق I لوائح لتحديد خطوط التحميل</p> <p style="text-align: center;">الفصل I عموميات</p> <p>تفترض اللوائح أن طبيعة وطريقة تصريف البضائع والصابورة وخلاف ذلك تضمن الاتزان الكافي للسفينة وتحول دون حدوث أجهاد ميكانيكي مفرط.</p> <p>وتفترض اللوائح أيضاً أن المتطلبات الدولية المتعلقة بالاتزان أو التقسيم الداخلي للسفينة ، إن وجدت ، قد استوفيت.</p> <p style="text-align: center;">الملاحه 1 المتانة والاتزان للمال للسفن</p> <p>(1) ينبغي أن تتحقق الإدارة من أن متانة الهيكل العام للسفينة كافية بالنسبة للعاطس المتناسب مع العائم المحدد للسفينة .</p> <p>(2) يجوز أن تعتبر سفينة مسممة وميتية ومصانة وفقاً للمتطلبات الملزمة لمنظمة ما معتمدة لدى الإدارة ، بما في ذلك هيئة من هيئات التصنيف ، أو طبقاً للمعايير الوطنية التي تطبقها الإدارة وفقاً لأحكام الملاحه 2-1 ، مستوفية لمستوى مقبول من المتانة . وتطبق الأحكام أعلاه على جميع الهياكل والمعدات والتجهيزات التي يشملها هذا المرفق والتي لم توضع لها معايير صريحة تتعلق بالمتانة والبناء .</p> <p>(3) ينبغي أن تستوفي السفن معيار الاتزان للمال يكون مقبولاً لدى الإدارة .</p> <p style="text-align: center;">الملاحه 2 التطبيق</p> <p>(1) يحدد العائم بالنسبة للسفن المزودة برسائل ميكانيكية للدفع أو سفن التسيير أو الصنادل أو غيرها من السفن غير المزودة برسائل مسمتة للدفع ، وفقاً لأحكام اللوائح من 1 إلى 40 .</p> <p>(2) بالإضافة إلى العائم المحدد في الفقرة (1) ، يُحدد السفن الناقله لشحنات سطحية خشبية عائم انقل الاختساب وفقاً لأحكام اللوائح من 41 إلى 45 .</p> <p>(3) يحدد عائم السفن المزودة بأشركة ، سواء أكانت الوسيلة الوحيدة أو وسيلة تكميلية للدفع ، والقاطرات وفقاً لأحكام اللوائح من 1 إلى 40 . ويجوز أن تطلب الإدارة عائماً إضافياً على البحر الذي تحدده .</p>

<p>(4) يتم تحديد العائم على النحو الذي تقرره الإدارة بالنسبة للسفن المصنوعة من الخشب أو من خليط من المواد أو من مواد تفر الإدارة استخدامها ، أو بالنسبة للسفن التي تجعل خصائص بنائها تطبيق أحكام هذا المرفق أمراً غير مقبول أو غير عملي .</p> <p>(5) تطبق اللوائح من 1 إلى 26 على جميع السفن التي خُذ لها الحد الأدنى من العائم - ويجوز أن تستثنى من هذه المتطلبات السفن التي خُذ لها عائم يفوق الحد الأدنى من العائم إذا رأت الإدارة أنها تستوفي مواصفات السلامة .</p> <p>(6) إذا تمت زيادة العائم الصيفي بحيث لا يتجاوز العائمات أنتاج عن هذه الزيادة للعائمات المتناسب مع العائم الصيفي الأدنى للسفن السفينة ، وكان سطح العائم المقترض وفقاً لسطح العائم القلي بمسافة تتراوح على الأقل الإرتفاع العادي للمنشآت الطوية ، فإن شروط تحديد العائم المطبقة على سطح العائم القلي والواردة في اللوائح 12 ، 14-1 ، 20 ، 23 ، 24 و 25 ، تكون عند الاقتضاء ، مماثلة للشروط المطبقة لسطح المنشآت العلوية .</p> <p>(7) ما لم ينص على خلاف ذلك ، تطبق اللوائح الواردة في هذا المرفق على السفن المدمجة المتواليات أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في أو بعد 1 كانون الثاني/يناير 2005 .</p> <p>(8) في حالة السفن المدمجة المتواليات أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء قبل 1 كانون الثاني/يناير 2005 ، ينبغي على الإدارة أن تتحقق من استيفائها للمتطلبات المنطقية بموجب الاتفاقية الدولية لخطوط الترحيل لعام 1966 ، بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول عام 1988 المتعلق بتلك الاتفاقية والتي اعتمدها المؤتمر الدولي للنظام المتسق للمناينة والإجازة لعام 1988 .</p> <p>(9) تعتبر مستوفية للمتطلبات الواردة في هذا المرفق المركب عالية السرعة التي تستوفي متطلبات المدونة الدولية للملاحة المركب عالية السرعة لعام 2000 (مدونة المركب عالية السرعة لعام 2000) ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.97(73) ، والتي تمت معابنتها وإجازتها على النحو المنصوص عليه في المدونة . ويكون للإجازات والتراخيص الصادرة بموجب المدونة الدولية للملاحة المركب عالية السرعة لعام 2000 حجية مماثلة لحجية الشهادات الصادرة بموجب هذا المرفق وتحتل نفس الدرجة من القبول .</p> <p style="text-align: center;">اللائحة 2-1 إجازة المنظمات المعترف بها</p> <p>على المنظمات ، المشار إليها في المادة 13 من الاتفاقية وفي اللائحة (2) ، بما في ذلك منظمات لتصنيف ، الامتثال للخطوط التوجيهية التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار A.739(18) ، بصيغتها التي قد تعدلها المنظمة ، والمواصفات التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار A.789(19) ، بصيغتها التي قد تعدلها المنظمة ، بشرط أن تكون هذه التعميمات قد أعدت ودخلت حيز النفاذ وأصبحت مطبقة وفقاً لأحكام المادة 6 من هذا البروتوكول</p> <p style="text-align: center;">اللائحة 3 تعريف المصطلحات المستخدمة في المرفقات</p> <p style="text-align: center;">(1) الطول</p> <p>(أ) يعتبر الطول (L) معادلاً لنسبة 96% من إجمالي طول خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى المقاس من قمة الصالِب ، أو المسافة القائمة بين الجانب الأمامي من مقدمة السفينة وسور الدفة الراسي على خط الماء المذكور ، إذا كانت هذه المسافة أكبر .</p>	<p>(ب) بالنسبة للسفن التي ليس بها محور دفة راسي ، يعتبر الطول (L) معادلاً لنسبة 96% من خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى .</p> <p>(ج) وحيثما يكون كفاف مقدمة السفينة متغيراً فوق خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى ، ينبغي حساب الطول الأمامي للطول الكلي والجانب الأمامي من مقدمة السفينة على التوالي عند الإسقاط العمودي على خط الماء المذكور للنقطة الخلفية القصوى لكفاف مقدمة السفينة (فوق خط الماء المذكور) (انظر الشكل 1.3) .</p> <p>(د) في السفن المصممة بميل في الصالِب ينبغي أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازياً لخط الماء التصميمي عند 85% على الأقل من العمق المشكل الأدنى D_{min} المتحقق برسم خط مواز لخط صالِب السفينة (إما في ذلك كابول الأريئة) المماس لخط الانحناء المشكل لسطح العائم . ويعادل العمق المشكل الأدنى المسافة العمودية المقاسة من قمة الصالِب إلى قمة عتبة سطح العائم الجانبي عند نقطة التماس (انظر الشكل 2.3) .</p> <div style="text-align: center;">  <p>الطرف الأمامي الطول الكلي</p> <p>الشكل 1.3</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>نقطة التماس</p> <p>الشكل 2.3</p> </div>
<p>(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 .</p> <p>(3) منتصف السفينة - يقع منتصف السفينة في منتصف الطول (L) .</p> <p>(4) العرض - ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، يكون العرض (B) هو العرض الأقصى للسفينة ، متأسماً من منتصف السفينة إلى الخط المشكل لإهكِل السفينة في السفن ذات الجدار المعدني وإلى السطح الخارجي للسفينة إذا كان الجدار مصنوعاً من أي مادة أخرى .</p> <p>(5) العمق المشكل</p> <p>(أ) العمق المشكل هو المسافة العمودية المقاسة من قمة الصالِب إلى قمة عتبة سطح العائم عند الجانب . وفي السفن المصنوعة من الخشب ومن خليط من المواد تقاس المسافة من الحافة السفلى لمنامة الصالِب . وحين يكون شكل قِزء الأسفل من مقطع منتصف السفينة منحرفاً ، أو عند وجود ألواح مسيكة ، تقاس المسافة بإشياء من نقطة تقاطع خط الجزء المسطح من القعر الممتد نحو الداخل مع جانب الصالِب .</p> <p>(ب) في السفن ذات الأسفل المستديرة ، يقاس العمق المشكل حتى نقطة تقاطع الخطوط المشكّلة للسطح والجوانب ، ويكون الخطوط ممتدة كما لو كان الشقير مصمماً بزوايا .</p> <p>(ج) حين يكون سطح العائم مدرجاً ويكون الجزء المرتفع من السطح وفقاً 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 .</p> <p>(5) عمق عائم السفينة (D)</p> <p>(أ) عمق عائم السفينة (D) هو العمق المشكل متأسماً عند منتصف السفينة رتداً من سطح العائم عند جانب السفينة .</p> <p>(ب) يكون عمق عائم السفينة (D) في سفينة ذات شقير مستدير ونصف قطر يتجاوز 4% من العرض (B) أو يكون فيها شكل الجانبين العلويين غير مألوف ، معادلاً لعمق لعائم سفينة يوجد فيها جانبان علويان عموديان عند مقطع الوسط ويكون فيها إحددياب العتبة مملأاً ومساحة المقطع العلوي معادلة لمساحة مقطع منتصف السفينة القلي .</p> <p>(7) المعامل الحجمي</p> <p>(أ) ينتج المعامل الحجمي (C_B) عن</p> $C_B = \frac{V}{L \cdot B \cdot d}$ <p>حيث V هو حجم الإزاحة الشكلية للسفينة ، باستثناء الزوائد ، في السفن ذات الجدار المعدني ، وهو حجم الإزاحة حتى السطح الخارجي للسفن المصنوع جدارها من أي معدن آخر ؛ على أن يقاس هذا الحجم في كلتا الحالتين عند العائمات الشكلية ؛ d؛</p> <p>حيث تعادل :</p>	<p>(ب) لحساب المعامل الحجمي لسفينة متعددة الأيدان ، يستخدم العرض الكلي (B) على النحو المحدد في الفقرة (4) وليس عرض بدن واحد .</p> <p>(3) عائم السفينة - عائم السفينة المحدد هو المسافة المعاسة عمودياً عند منتصف السفينة من الحافة العليا لخط السطح إلى الحافة العليا لخط التمهيل للملأمة .</p> <p>(9) سطح العائم</p> <p>(أ) سطح العائم هو عادة أعلى سطح مستمر مكتنوف للبطش والجزر وسورود تومسانل ثابتة لإفقال جميع المنافذ في الجزء المكتنوف منه للبطش ، والذي تكون جميع المنافذ الواقعة أسفله والمقامة على جانبي السفينة مزودة بوسائل إغلاق ثابتة سدودة للماء .</p> <p>(ب) السطح السفلي باعتباره سطحاً عالياً</p> <p>يجوز للمالك ، رهناً بموافقة الإدارة ، أن يحدد سطحاً أسفل كسطح عائم ، بشرط أن يكون هذا السطح كاملاً ثابتاً ومستقلاً في اتجاه طولي على الأقل بين مكان الآلات وقطوع المقدمة ومتصلاً بعرض السفينة .</p> <p>(i) عندما يكون السطح السفلي مدرجاً يعتبر الجزء الأسفل منه وإستاده الموازي لجزء العلوي من السطح بمثابة سطح العائم .</p> <p>(ii) عندما يحدد السطح السفلي على أنه سطح العائم ، يعتبر جزء البدن الممتد فوق سطح العائم بمثابة منشاء علوية فيما يتعلق بتطبيق شروط تحديد سطح العائم وطريقة حسابه ويتم حساب عائم السفينة من هذا السطح .</p> <p>(iii) إذا خُذ السطح السفلي على أنه سطح لعائم ، ينبغي أن تكون هذا السطح على الأقل من سدادات مناسبة على جانبي السفينة ومدادات عرضية في كل فاصل إثنائي سدود للماء يمتد إلى السطح العلوي ، داخل أماكن البضاعة ، وينبغي ألا يقل عرض هذه المدادات عملاً يسمح به تركيبها بيسر مع مراعاة هيكل السفينة وتشغيلها . وينبغي أن يتم وضع المدادات على نحو يُمكن أيضاً من استيفاء المواصفات الهيكلية .</p> <p>(ج) سطح العائم المنقطع ، سطح العائم المندرج</p> <p>(i) إذا تمت تحوير سطح العائم إلى جانبي السفينة وزاد طوله عن ستر واحد ، يعتبر الخط الأسفل من السطح المكتنوف وإستاده بموازية الجزء العلوي من السطح بمثابة سطح العائم (انظر الشكل 3.3) .</p> <p>(ii) إذا لم يمتد تحوير السطح للعائم إلى جانبي السفينة ، يعتبر لجزء العلوي من السطح بمثابة سطح العائم .</p> <p>(iii) إذا خُذ سطح واقع أسفل السطح المكتنوف على أنه سطح العائم وكانت به تحويرات لا تمتد من جانب إلى آخر من سطح يقع أسفل السطح المكتنوف ، يجوز إعتدال هذه التحويرات ، بشرط أن تكون جميع المنافذ الواقعة في السطح المكتنوف مجهزة بمدادات إغلاق سدودة للماء .</p>

(٧) ينبغي إيلاء القدر الواجب من العناية لتصريف التجاويف المكتشفة ولتأثير السطح الحر على الأثران .

(٨) لا تطبق الأحكام الواردة في الفقرات الفرعية من (٥) إلى (٧) على الجرافات والصنادل القادسية أو غيرها من السفن لشبيبة التي بها عتابر واسعة مفتوحة ، إذ إن حالة من هذه الحالات تستدعي أن ينظر فيها على حدة .



الشكل 3.3

(10) المنشآت العلوية

(أ) المنشأة العلوية هي هيكل ذو سطح مائل على سطح العائم ممتد من جانب السفينة إلى الجانب الآخر أو لا يتجاور فيه جزء التلويح الجانبي الواقع إلى الداخل من التلويح الخارجي 4% من العرض (B) .

(ب) المنشأة العلوية المعلقة هي منشأة علوية :

(i) تتضمن فواصل إنشائية مثبتة للصنع ؛

(ii) بها ، إن وجدت ، منافذ مقامة في هذه الفواصل الإنشائية مجهزة بلبواب تصوفي متطلبات اللاتحة 12 ؛

(iii) جميع المنافذ الجانبية أو الطرفية للمنشأة العلوية مجهزة بوسائل فعالة للاغلاق السدود للواء ، ولا يعتبر اليرج أو الكوريل بمثابة منشأة علوية معلقة إلا إذا كان يوسع الطاقم للواء ، من أي نقطة في السطح المكتشف المتصل الأعلى أو الأكثر ارتفاعاً ، إلى مكان الآلات أو أماكن العمل الأخرى الواقعة داخل هذه المنشآت العلوية بوسائل بديلة للفاذ تكون متاحة في جميع الأوقات عندما تكون منافذ الفواصل الإنشائية معلقة .

(ج) ارتفاع المنشأة العلوية هو الارتفاع العمودي الأقل مقاماً عند الجانب من قمة عتبات سطح المنشأة العلوية إلى قمة عتبات سطح العائم .

(د) طول المنشأة العلوية (S) هو متوسط طول الجزء من هذه المنشأة العلوية الواقع في نطاق الطول (L) .

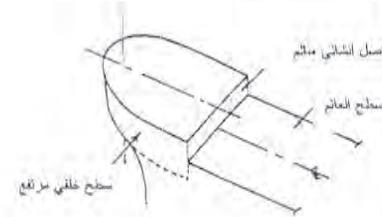
(هـ) اليرج ، البرج ، منشأة علوية لا تمتد إلى الخط المتعامد الأمامي أو الخط المتعامد الخلفي .

(و) الكوريل ، الكوريل هو منشأة علوية تمتد نحو الأمام من الخط المتعامد الخلفي حتى نقطة تقع وراء الخط المتعامد الأمامي . ويمكن أن يبدأ الكوريل عند نقطة تقع وراء الخط المتعامد الخلفي .

(ز) قاعة المقدمة ، قاعة المقدمة هي منشأة علوية تمتد من وراء الخط المتعامد الأمامي حتى نقطة تقع أمام الخط المتعامد الخلفي . ويجوز أن تبدأ قاعة 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 مزودة بمسامير فعالة وبأغشية لفتح الولوج مثبتة بمسامير) (انظر الشكل 4.3) . وعندما لا يكون الفاصل الإنشائي الأمامي سالماً بفعل الأبواب وفتحات الفاذ ، تعتبر المنشأة العلوية عندئذ كوريل .



الشكل 4.3

(11) سطح المنشآت العلوية ، سطح المنشآت العلوية هو سطح يشكل الحد العلوي للمنشأة العلوية .

(12) سفينة ذات سطح منبسط ، السفينة ذات السطح المنبسط هي سفينة خالية من المنشآت العلوية المقامة في سطح العائم .

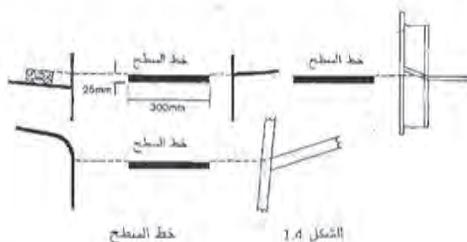
(13) السدود للعمول الجوية والمضخ ، يعني السدود للعمول الجوية عدم تسرب الماء إلى السفينة إذا كانت الأحوال السائدة في البحر .

(14) سدود الماء ، سدود الماء يعني قدرة جهاز ما على منع تسرب الماء عبر المنشأة في أي اتجاه مع وجود هامش مقاومة سلائق للمنمط الناجم عن ضغط الماء الأفقي الذي قد يتعرض له هذا الجهاز .

(15) البوتر ، البوتر هي أي مساحة من السطح المكتشوف يمكن أن تتجمع فيها المياه . وتعتبر الأبار مناطق من السطح تحدها من جانبيه أو أكثر منشآت سطحية .

اللاتحة 4
خط المنطع

خط المنطع هو خط أفقي طوله 300 مليمتر وعرضه 25 مليمترًا . ويُعلم هذا الخط في منتصف السفينة على كل جانب منها وتمر حافته العليا بعادة عبر نقطة يتقاطع عندها امتداد الوجه العلوي لسطح العائم مع الوجه الخارجي للجدار (مسيما هو موضح في الشكل 1.4) ، ويجوز تحديد خط العائم بالامتداد إلى نقطة محددة أخرى على السفينة بشرط تصحيح العائم بصورة مناسبة ، وينبغي توضيح موقع نقطة الامتداد وتحديد سطح العائم في جميع الحالات على شهادة خط التحميل المراد .



الشكل 1.4
خط المنطع

اللاتحة 5
علامة خط التحميل

ينبغي أن تكون علامة خط التحميل من حلقة يبلغ نصف قطرها الخارجي 300 مليمتر وعرضها 55 مليمترًا ، وتتقاطع مع خط لقي طوله 430 مليمترًا وعرضه 25 مليمترًا ، تمر حافته العليا عبر منتصف الحلقة . وينبغي أن يكون منتصف الحلقة واقماً في منتصف السفينة على مسافة تدلّل العائم السفلي المحدد وتُقاس عمودياً أسفل الحافة العليا من خط السطح (كما هو مبين في الشكل 1.5) .

اللاتحة 6
الخطوط المستخدمة مع علامة خط التحميل

(1) الخطوط التي تشير إلى خط التحميل المحدد وفقاً لهذه الوثيقة هي خطوط أفقية طولها 230 مليمترًا وعرضها 25 مليمترًا تمتد عمودياً ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، أمام خط عمودي عرضه 25 مليمترًا يقع على مسافة 540 مليمترًا أمام منتصف الحلقة (على النحو الموضح في الشكل 1.6) .

(2) خطوط التحميل التي تستخدم هي :

- (أ) خط التحميل السفلي المحدد بالحافة العلوية للخط الذي يمر عبر منتصف الحلقة وكذلك بالخط المشار إليه بالحرف S .
- (ب) خط التحميل السفلي المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرف W .
- (ج) خط التحميل السفلي المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالأحرف WNA .
- (د) خط التحميل الاستوائي المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرف T .

(هـ) خط التحميل السفلي في السفن العذبة المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرف F . ويرسم خط التحميل السفلي في المياه العذبة وراء الخط العمودي . ويشكل الفرق بين خط التحميل السفلي في المياه العذبة وخط التحميل السفلي في المياه العذبة المسموح بها في التحميل في المياه العذبة بالنسبة لخطوط التحميل الأخرى .

(و) خط التحميل الاستوائي في المياه العذبة المحدد بالحافة العليا من الخط المشار إليه بالحرفين TF والمرسوم وراء الخط العمودي .

(3) إذا خُذت عائم لنقل الأخشاب وفقاً لهذه الوثيقة ، ترسم خطوط تحميل الأخشاب بالإضافة إلى خطوط التحميل العادية . وتكون هذه الخطوط أفقية طولها 230 مليمترًا وعرضها 25 مليمترًا ، تمتد ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، عمودياً خلف خط عمودي عرضه 25 مليمترًا يقام على مسافة 540 مليمترًا خلف منتصف الحلقة (على النحو الموضح في الشكل 2.6) .

(4) تستخدم خطوط تحميل الأخشاب التالية :

- (أ) خط التحميل السفلي لنقل الأخشاب المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرفين LS .
- (ب) خط التحميل السفلي لنقل الأخشاب المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرفين LW .
- (ج) خط التحميل السفلي 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 السفلي لنقل الأخشاب في المياه العذبة المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالحرفين LF والمقام أمام الخط العمودي . ويعتق الفرق بين خط التحميل السفلي لنقل الأخشاب في المياه العذبة وخط التحميل السفلي لنقل الأخشاب في المياه العذبة بالنسبة لخطوط التحميل الأخرى في المياه العذبة بالنسبة لخطوط التحميل الأخرى .

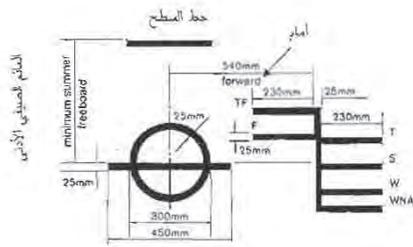
(و) خط التحميل الاستوائي لنقل الأخشاب في المياه العذبة المحدد بالحافة العلوية للخط المشار إليه بالأحرف LTF والمقام إلى الأمام من الخط العمودي .

(5) في الحالات التي تحول فيها مواصفات السفينة أو طبيعة خدمتها أو القيود الملاحية دون تطبيق أي خط من الخطوط السوسمية ، فإن هذه الخطوط لا تقيس .

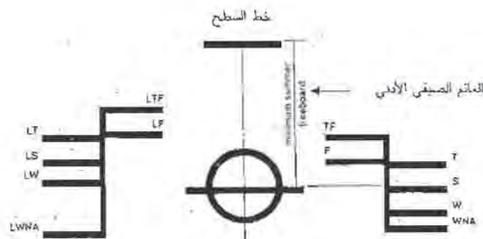
(6) ينبغي توضيح خط التحميل في المياه العذبة فقط في المرات التي يحدد فيها للسفينة عائم بغوي العالم الأدنى بحيث يكون موقع خط التحميل مطابقاً لخط التحميل الموسمي الأدنى المحدد للعائم الأدنى وفقاً لهذا البروتوكول أو وفقاً أسلًا ، هذا الخط

(7) في جميع الحالات التي يطابق فيها خط التحميل السفلي لشمال الأطلسي مع خط التحميل السفلي لنفس الخط العمودي ، يُبين خط التحميل هذا بالحرف W .

(8) خطوط التحميل البديلة/الاضافية التي تتبناها اتفاقيات دولية أخرى نافذة تُعلم عمودياً بالنسبة لخط العمودي الموضح في الفقرة (1) إلى الخلف من هذا الخط .



الشكل 1.6 علامة خط التحميل والخطوط المستخدمة مع هذه العلامة



الشكل 2.6 علامة خط التحميل لنقل الأختاب 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 ألا 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

تظلي الحلقة والخطوط والأحرف باللون الأبيض أو اللون الأصفر على خلفية داكنة اللون، أو باللون الأسود على خلفية فاتحة اللون. وينبغي أيضًا أن يوسم بصورة دائمة على جانبي السفينة على النحو الذي يكون مقبولاً لدى الإدارة. وينبغي أن تكون العلامات بارزة على أن تتخذ، عند الاقتضاء، ترتيبات خاصة لهذا الغرض.

اللائحة 11
الفواصل الإنشائية الطرفية للمنشآت العلوية

ينبغي أن تنتج الفواصل الإنشائية القائمة في الأطراف المكشوفة للمنشآت العلوية المغلقة بمستوى مقبول من العتلة.

اللائحة 12
الأبواب

(1) تجوز جميع فتحات النفاذ القائمة في الفواصل الإنشائية القائمة عند حواف المنشآت العلوية المغلقة بأبواب من الفولاذ أو من مادة مكافئة له، مثبتة بصورة دائمة وبقوة على الفواصل الإنشائية، ومزودة ومثبتة بحيث تكون مثابة هيكلها ككل مطابقة لمعايير فصل إنشائي غير متقرب. كما تكون سدودة للماء عند إغلاقها. ولضمان أن تكون هذه الأبواب سدودة للماء، تجوز بحشائها وأجزائها قمع أو وسائل مكافئة لها تثبت بصورة دائمة على الفواصل الإنشائية أو على الأبواب نفسها. وتعد هذه الأبواب بحيث يمكن فتحها وإغلاقها من جانبي الفاصل الإنشائي.

(2) ما لم تسمح الإدارة بخلاف ذلك، تفتح الأبواب إلى الخارج وذلك لتوفير قدر إضافي من الحماية من تأثير البحر.

(3) ما لم يُسَّس على خلاف ذلك في هذه اللوائح، يكون ارتفاع عتبات فتحات النفاذ القائمة في الفواصل الإنشائية القائمة عند حواف الفواصل العلوية المغلقة 380 ملليمترًا على الأقل فوق السطح.

(4) ينبغي تجنب العتبات المتحركة. ولكن تيسيرًا للحميل/تفريغ قطع الغيار الثقيلة أو ما شابهها، يمكن تركيب عتبات متحركة تتقوى بالشروط التالية:

- (أ) أن يتم تركيبها قبل أن تغادر السفينة الميناء؛
- (ب) أن تكون مزودة بحشائها ومثبتة بمسامير على مسافات متقاربة.

اللائحة 13
موقع الفتحات العنبرية والمدخل ومراوح التهوية

لأغراض هذه اللوائح، يُحدد موقعان للفتحات العنبرية والمدخل ومراوح التهوية على النحو التالي:

الموقع 1 - في العتبات المكشوفة والسطوح الخلفية المرتفعة والسطوح المكشوفة للمنشآت العلوية القائمة إلى الأمام من نقطة تقع في ربع طول السفينة إبطًا من لحظة امتداد الأمامي.

الموقع 2 - في السطوح المكشوفة للمنشآت العلوية القائمة خلف ربع طول السفينة إبطًا من لحظة امتداد الأمامي والموجودة على ارتفاع يعادل على الأقل الارتفاع المادي للمنشأة العلوية فوق سطح العتبات.

في السطوح المكشوفة للمنشآت العلوية القائمة إلى الأمام من نقطة تقع في ربع طول السفينة إبطًا من لحظة امتداد الأمامي والموجودة على ارتفاع يعادل على الأقل ضعف الارتفاع المادي للمنشآت العلوية فوق سطح العتبات.

اللائحة 9

التثبيت من العلامات

لا تُلحَق الشهادة الدولية لخطوط التحميل للسفينة إلا إذا أكد الضابط أو المسؤول عن المعاينة المتصرف بموجب أحكام المادة 13 من الاتفاقية أن العلامات موضحة على جانبي السفينة بصورة سليمة ودائمة.

الفصل 11
شروط تحديد العائم

اللائحة 10
المعلومات التي يُزوَّدها بها الرئبان

(1) يزود ريان كل سفينة جديدة بالمعلومات اللازمة لتحميل وموازنة السفينة على نحو يحول دون تعرض هيكلها لأي ضغط غير مقبول. ولا يطبق هذا الشرط إذا رأت الإدارة أن تطبيقه على أي طول أو تصميم أو فئة من السفن غير ضروري.

(2) تقدم المعلومات إلى ريان السفينة في شكل تقرير الإدارة أو المنظمة المستعمدة. وينبغي أن تحمل على متن السفينة وفي جميع الأوقات معلومات الأثران ومعلومات التحميل المتعلقة بمنشأة السفينة عندما تكون هذه المعلومات مطلوبة بمقتضى الفقرة (1)، مشفوعة بما يثبت أن الإدارة قد اعتمدت تلك المعلومات.

(3) ينبغي على السفينة التي لا تقتضى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المعمول بها في الوقت الراهن إخضاعها عند اكتمالها لاختبار إمالة أن تقوم بما يلي:

(أ) إخضاعها لاختبار الإمالة هذا، على أن تحدد الإزاحة الفعلية ومركز الثقل لحالة السفينة وهي فارغة؛

(ب) إمتدائها عند اكتمالها، إذا وافقت الإدارة على ذلك، من اختبار الإمالة إذا توافرت البيانات المتعلقة بالأثران من اختبار الإمالة لسفينة مماثلة لها والفتحت الإدارة أن معلومات الأثران الموثوق بها بالنسبة للسفينة يمكن استخلاصها من هذه البيانات الأساسية؛

(ج) إذا رأت الإدارة أن إجراء اختبار الإمالة غير ممكن أو غير آمن أو يسفر عن نتائج غير دقيقة بسبب حجم السفينة أو تجهيزاتها أو مئانيتها أو شكل بدنها، تتخذ مواصفات السفينة وهي فارغة على أساس تقدير مفصل للوزن تؤكد معايير السفينة وهي فارغة.

(د) إتاحة هذه المعلومات بغية استخدامها من قبل ريان السفينة على النحو اللازم لتحميلها، بعمليات سريعة وبسيطة، من الحصول على معلومات دقيقة عن الأثران السفينة في جميع الأحوال التي من المرجح أن يتعرض لها أثناء الخدمة العادية؛

(هـ) أن تحمل على متن السفينة، في جميع الأوقات، كل المعلومات المعتمدة المتعلقة بالأثران السفينة، مشفوعة بما يثبت أن الإدارة قد اعتمدت تلك المعلومات.

(4) في حالة أحداث أي تغييرات في السفينة تؤثر على معلومات التحميل أو الأثران المقدمة إلى ريان السفينة، ينبغي توفير المعلومات المعدلة وإعادة اختبار الإمالة عند الضرورة.

اللائحة 14
فتحات عبر التضياع والمدخل الأخرى

(1) ينبغي أن تكون بناء فتحات عبر التضياع والمدخل الأخرى القائمة في المرفقين 1 و2 ولوسائل المستخدمة لتفكك كتامتها المائية معادلاً على الأقل للمتطلبات الواردة في اللائحة 16، ما لم توفى الإدارة على تطبيق اللائحة 15 على هذه الفتحات.

(2) ينبغي أن تستوفي خزانات وأغطية الفتحات العنبرية القائمة في المدخل المكشوفة على الأسطح الواقعة فوق سطح المنشآت العلوية المتطلبات التي تحدها الإدارة.

اللائحة 14-1
خزانات الفتحات العنبرية

(1) ينبغي أن تكون خزانات الفتحات العنبرية مثبتة بالقدرة 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 المستوية لمتطلبات اللائحة (2) إلى (5)، يمكن تخفيض ارتفاع هذه الخزانات أو الاستغناء عنها كليًا، بشرط أن ترى الإدارة في ذلك لا يهدد سلامة السفينة أيًا كانت الأحوال العائدة في البحر.

اللائحة 15
الفتحات العنبرية المغلقة بأغطية متحركة والسدود للماء باستخدام قماشات مشمعة وتُرَبز

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 سماكة الخالصة عن 60 ملليمترًا بقلبية ليأخذ لا يتجاوز 1,5 متر.

(3) عندما تكون الأغطية مصنوعة من الفولاذ المطبق، تحسب السماكة وفقًا لمتطلبات اللائحة (2) إلى (4) على ألا يتجاوز ناتج الأجهاد الأقصى للمصنوب بهذه الطريقة والعامل 1,25 الحد الأدنى لمقاومة الخضوع العليا للمادة. وتتضمن هذه الأغطية بحيث لا يتجاوز الانحناء 0,0056 مرة من الناج تحت وطأة هذه الأحمال.

العتبات المتحركة

(4) عندما تكون العتبات المتحركة المستخدمة في تدعيم أغطية الفتحات العنبرية مصنوعة من الفولاذ المطبق، تحسب السماكة على أساس أحمال مقترضة لا تقل عن 3,5 طن/م² بالنسبة للفتحات العنبرية القائمة في الموقع 1 ولا عن 2,6 طن/م² بالنسبة للفتحات العنبرية القائمة في الموقع 2، على ألا يتجاوز ناتج الحد الأقصى من الأجهاد للمصنوب بهذه الطريقة والعامل 1,47 الحد الأدنى لمقاومة الخضوع العليا للمادة. وتتضمن هذه العتبات بحيث لا يتجاوز الانحناء تحت وطأة هذه الأحمال 0,0044 مرة من الناج.

المشمعة ، وينبغي تزويد أغطية المنافذ العنبرية التي يتجاوز طولها 1,5 متر باتبين على الأقل من معدات تثبيت هذه .

اللائحة 16

المنافذ العنبرية المنفصلة المصممة للعوامل الجوية والمضغوطة من الفولاذ أو من مواد مكافئة له

- (1) تزود جميع المنافذ العنبرية للمقامة في الموقع 1 والموقع 2 بأغطية من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ، وبمستثناء ما نصص عليه اللائحة (2)14 ، ينبغي أن تكون هذه الأغطية مصممة للعوامل الجوية ومزودة بحشايا وأجزاء قشط . وينبغي أن تعتبر الوسائل المستخدمة لأحكام الصمود للعوامل الجوية واستدامته مقبولة لدى الإدارة ، وينبغي أن تكفل التجهيزات استمرار الكفاية في جميع الأحوال السائدة في البحر ، ويجوز لهذا الغرض اختيار عدد معادلات للمقاييس قبل الخدمة ، ويجوز طلب إجراء هذه الاختبارات عند المعاينة الدورية أو المعاينة السنوية أو في فترات أكثر تواتراً

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 موجية عند الخط المتعامد الأمامي ، بحسب بناء على المعادلة التالية :

$$\text{الحمل} = 5 + (2a - 100) \text{ in } 0/m^2$$

حيث

- L_1 تعادل L للسفن التي يتراوح طولها بين 100 متر و340 متراً ، وتعادل 340 متراً بالنسبة للسفن التي يتجاوز طولها 340 متراً ؛
 L تعادل طول السفينة (بالأمتار) ، على النحو المحدد في اللائحة 3 ؛
 a تعادل الرقم المسجل في الجدول 1,16 ،

وتتعلق خطياً بنيلج $3,5 \text{ in } 0/m^2$ عند ضرب الربع الأمامي من الطول ، على نحو ما هو مبين في الجدول 2,16 ، ويُحتمل الحمل للتصميمي المستخدم لكل لوح من ألواح غطاء المنفذ عند منتصفه .

(ب) تصمم جميع أغطية المنافذ الأخرى في الموقع 1 على أساس $3,5 \text{ in } 0/m^2$.

(ج) تصمم أغطية منادى الموقع 2 على أساس $2,5 \text{ in } 0/m^2$.

(د) إذا أقيم منفذ عنبري في الموقع 1 على ارتفاع يتجاوز سطح العائم بما لا يقل عن الارتفاع المعادي لمنشأة علوية ، يُصمم لوحه على أساس $3,5 \text{ in } 0/m^2$.

a	السفن ذات المسطحة من القوع بناءً
0,0074	
0,0363	سفن جند لها عائم مخصص مريح لللائحة (10) أو (10)

الجدول 1,16

- (5) يجوز تخفيض الأحمال المفروضة بالنسبة للمنتجات المنوية للمقامة في الموقع 1 إلى $2 \text{ طن}/\text{م}^2$ بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 24 متراً ، على ألا يقل عن $3,5 \text{ طن}/\text{م}^2$ بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر ويجوز أن تخضع الأحمال بالنسبة للمنتجات المنوية للمنظمة في الموقع 2 إلى $1,5 \text{ طن}/\text{م}^2$ و $2,6 \text{ طن}/\text{م}^2$ على التوالي ، وفي جميع الحالات ، تستخلص القيم المتناظرة بالأطوار الوسيطة بالاستكمال الحظي .

الأغطية الطوقية

(6) عند استخدام أغطية طوقية عوضاً عن الإعيان المذكورة وحين تكون هذه الأغطية مصنوعة من الفولاذ الطري ، بحسب المتانة وفقاً لمتطلبات اللائحة (2)16 إلى (9) ، على ألا يتجاوز ناتج الحد الأقصى من الأحمال المحسوب بهذه الطريقة والعامل 1,47 الحد الأدنى لمقاومة الخصوع للمواد . وتسمى الأغطية بحيث لا يتجاوز الانحناء $0,0048$ مرة من الناجح . ولا ينبغي أن يقل سماك الألواح للفولاذ الطري لثي تشكل الأجزاء العليا من الأغطية عن 1% من مساحة الفاصل بين قطع التقوية ؛ أو عن 6 ملليمتر إذا كان هذا الرقم أكبر .

(7) تكون متانة وصلابة الأغطية المصنوعة من مواد غير الفولاذ الطري معادلة لمتانة وصلابة الأغطية المصنوعة من الفولاذ الطري والمقدر الذي يكون مقبولاً لدى الإدارة

الدعامات والجب

(8) ينبغي أن تصمم الدعامات والجب المركبة في الدعامات المتحركة والمنفذة ، وأن تكفل تركيب الدعامات وتثبيتها بصورة فعالة . وعند استخدام دعامات متحركة ينبغي أن تضمن التجهيزات بقاء الدعامات في موضعها السليم عند إعائن المنافذ العنبرية .

الرفادات

(9) ينبغي أن تعد الرفادات بحيث تتناسب مع تحمار الاستجابات ، 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 طرفه بأكثر من 150 ملليمتر من رويال الفتحه .

اللزجات والإسفينات

(10) ينبغي أن تكون اللزجات والإسفينات متينة وفي حالة جيدة . وتصنع الإسفينات من الخشب الصلب أو من مادة أخرى مكافئة له . وينبغي ألا يزيد انحرافها عن $\frac{1}{6}$ ، وألا يقل سمكها عند الحواف عن 13 ملليمترًا .

الأقسنة المشمعة

(11) يبرر كل منفذ عنبري مقام في الموقع 1 أو الموقع 2 بتلقتن على الأقل من فاصل متباعد بكون في حالة جيدة . وينبغي أن تكون الأقسنة المشمعة مطبوعة للماء ومثبتة بدرجة كافية وأن تكون مصنوعة من مادة ذات نقل وبعده يطابق المعايير المتبعة .

إحكام اغلاق أغطية المنافذ العنبرية

(12) تزود جميع المنافذ العنبرية المقامة في الموقع 1 أو الموقع 2 بتضيق فولاذية أو بوسائل مكافئة تتيج على فتح وإغلاق ومستقل ، الإغلاق المحكم لكل منادى العنبرية بعد أن تتم لولرة الأقسنة

- (3) بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 24 متراً :

(أ) تصمم أغطية المنافذ المقامة في الموقع 1 والواقعة في الربع الأمامي من طول السفينة لتحمل أحمال موجية تعادل $2,43 \text{ in } 0/m^2$ عند الخط المتعامد الأمامي وتتعلق خطياً بنيلج $2 \text{ in } 0/m^2$ 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 $2 \text{ in } 0/m^2$.

(ج) تصمم أغطية منادى الموقع 2 على أساس $1,5 \text{ in } 0/m^2$.

(د) إذا أقيم منفذ عنبري واقع في الموقع 1 على ارتفاع يتجاوز سطح العائم بما لا يقل عن الارتفاع المعادي لمنشأة علوية ، يجوز تصميم لوحه على أساس $2 \text{ in } 0/m^2$.

(4) في السفن التي يتراوح طولها بين 24 متراً و100 متر ، وبالنسبة للمواقع الواقعة بين FP و 0,25L ، تستخرج الأحمال الموجية بالاستكمال الحظي للقيم المبينة في الجدول 2,16 .

الموقع الطولي			
	0,25L	FP	خلف 0,25L
L>100m			
سطح العائم	$3,5 \text{ in } 0/m^2$	محاولة (10)	$3,5 \text{ in } 0/m^2$
سطح المنشآت العلوية	$2,6 \text{ in } 0/m^2$	$3,5 \text{ in } 0/m^2$	
L=100 m			
سطح العائم	$3,5 \text{ in } 0/m^2$	$3,5 \text{ in } 0/m^2$	$5 \text{ in } 0/m^2$
سطح المنشآت العلوية	$2,6 \text{ in } 0/m^2$	$3,5 \text{ in } 0/m^2$	
L=24 m			
سطح العائم	$2 \text{ in } 0/m^2$	$2,43 \text{ in } 0/m^2$	$2 \text{ in } 0/m^2$
سطح المنشآت العلوية	$1,5 \text{ in } 0/m^2$	$2 \text{ in } 0/m^2$	

الجدول 2,16

- (5) تُصمم جميع أغطية المنافذ بحيث :

(أ) لا يتجاوز ناتج الاجهاد الأقصى المسجل وفقاً للأحمال المعينة أعلاه والعامل 1,25 الحد الأدنى لمقاومة الخصوع للمواد المعرضة للتشد وللمقاومة للأحاديثاب الحرجة للمادة المعرضة للتأخرات ؛

(ب) لا يتجاوز الانحناء $0,0056$ مرة من الباع ؛

(ج) لا تتل سماكة الألواح الفولاذية التي تشكل الأجزاء العلوية من المنافذ عن 1% من تباعد قطع التقوية ، أو 6 ملليمترات إذا كان هذا الرقم أكبر ؛

(د) تتكف هامش ملانم للتأكل .

٧٣

تجهيزات لتأمين

(6) ينبغي أن تتيج وسائل كفاية واستدامة الصمود للأحوال الجوية بوسائل أخرى غير الحشايا وأجزاء القسط مقبولة لدى الإدارة .

(7) ينبغي إبقاء أغطية المنافذ المستندة على حنارات في وضع الإغلاق بوسائل قادرة على تحمل وطأة أحمال لفتة إذا كانت الأحوال السائدة في البحر .

اللائحة 17

فتحات مكان الآلات

(1) ينبغي أن تكون لطر الفتحات المقامة في مكان الآلات الواقعة في الموقع 1 أو 2 ملائمة ومحاولة بأظفة فولاذية فعالة ذات متانة كافية ، وحين لا تكون الأظفة محمية بهيكل أخرى ، ينبغي أن تتجلى متانتها بعناية خاصة . وتزود فتحات النفاذ في هذه الأظفة وأبواب تسرفي المتطلبات الواردة في اللائحة (1)12 ، 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 تزود الفتحات الأخرى في هذه الأظفة بأغطية مكافئة تبقى باستمرار في الأوضاع الملائمة .

(2) في الحالات التي لا تكون فيها أظفة الآلات محمية بهيكل أخرى ، تزود السفن التي يحدد لها عائم يقل عن العائم المسجل على أساس الجدول 2,28 من اللائحة 28 بأبواب مزودة (أي أبواب داخلية وخارجية تسرفي متطلبات اللائحة (1)12) وتزود هذه الأبواب بعتبة داخلية تبلغ 230 ملليمترًا وبعتبة خارجية تبلغ 600 ملليمتر .

(3) ينبغي أن تكون حنارات مراوح تهوية للعلوية أو المنخفضة أو مكان الآلات المقامة في موقع مكتسوف من سطح العائم أو سطح المنشأة العلوية مرتفعة عن هذا السطح بالمقدار الذي تحد ملانمًا وصليًا . ويصفا عالمة ، ينبغي أن تكون حنارات مراوح التهوية للالتزمة لتعدية مكان الآلات ولنظام مرتفعة بالمقدار الكافي لاستيفاء متطلبات اللائحة (3)19 ؛ ولا يتجلى فيها أن تكون مزودة بأجهزة إغلاق تكفل الصمود للأحوال الجوية . وينبغي أن يكون ارتفاع حنارات مراوح التهوية للالتزمة لتزويد غرفة مولد الطوارئ بالنظام كافيًا لاستيفاء متطلبات اللائحة (3)19 إذا اعتبرت هذه الغرفة طافية في حساب الآتزان ، أو حامية لمنفذ الذي يقود إلى أسفل ، ولا يتجلى فيها أن تكون مزودة بأجهزة إغلاق صمود للأحوال الجوية .

(4) إذا تدار ذلك بسبب حجم السفينة أو طريقة تهيئتها ، يجوز أن تسمح الإدارة بأن تكون حنارات مراوح التهوية المقامة في مكان الآلات وغرفة المولد الاحتياطي أقل ارتفاعًا ، على أن تكون مزودة بأجهزة إغلاق تكفل صمودها للأحوال الجوية وفقاً لللائحة (4)19 ، بالإضافة إلى تجهيزات أخرى مناسبة تكفل تهوية هذه الأماكن بصورة ملائمة ومستمرة .

(5) تزود فتحات العلوية بأغطية متينة من الفولاذ أو مادة مكافئة له وتكون هذه الأغطية مثبتة بصورة دائمة في الوضع السليم وقادرة على الصمود للأحوال الجوية .

اللائحة 18

الفتحات الأخرى في سطح العائم وسطح المنشآت العلوية

(1) تتلق فتحات اللوح والكرى ذات الأغطية المسطحة المقامة في الموقع 1 أو 2 أو داخل المنشآت العلوية ، باستثناء المنشآت العلوية المنخفضة ، بأغطية مثبتة بتجلى فيها أن تكون قادرة على الصمود للأحوال الجوية . وما لم تكن الأغطية ملانمًا بمساطر مركبة على مسافات متقاربة ، فإنها تثقت برابط دائم .

- (3) لا يلزم أن تكون مراوح التهوية المقامة في الموقع والمعدة بخزاناتها إلى أكثر من 4,5 متر فوق السطح ومراوح التهوية المقامة في الموقع 2 والمعدة بخزاناتها إلى أكثر من 2,3 متر فوق السطح مزودة بأجهزة إغلاق ، ما لم تطلب الإدارة ذلك صراحة .
- (4) باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة (3) ، تزود فتحات مراوح التهوية بأجهزة إغلاق من الفولاذ أو من مادة مكافئة له قادرة على الصمود للأحوال الجوية . وفي السف التي لا يتجاوز طولها 100 متر ينبغي أن تكون أجهزة الإغلاق مثبتة بشكل دائم ، وإذا اختلف الأمر عن ذلك في السفن الأخرى ، توضع هذه الأجهزة بصورة ملائمة قرب مراوح التهوية المقيمة .
- (5) في المواضع المكشوفة من السفينة ، يجوز زيادة ارتفاع الفتحات بالفقر الذي تقرأ الإدارة .

اللائحة 20
مواشير الهواء

- (1) إذا امتدت مواشير الهواء التي تغذي صهاريج الصابورة أو الصهاريج الأخرى الموجودة فوق سطح العائم أو سطح المنشأة العلوية ، ينبغي أن تكون الأجزاء المكشوفة من المواشير مثبتة الصلح 1 على أن يكون ارتفاعها بين السطح ونقطة تقاد الماء إلى الأجزاء السفلى على الأقل 760 ملليمترًا في سطح العائم و450 ملليمترًا في سطح المنشأة العلوية .
- (2) في الحالات التي تعرّض فيها هذه الارتفاعات لتشغيل السفينة ، يجوز اعتماد ارتفاع أقل ، بشرط أن تقتنع الإدارة بأن أجهزة الإغلاق وعوامل أخرى تدرع اعتماد ارتفاع أقل .
- (3) تزود مواشير الهواء بوسائل إغلاق تعمل بصورة آلية .
- (4) يجوز قبول صمامات مفرّشة للضغط في الناقلات .

اللائحة 21
مناظير البضائع والمخازن المشابهة

- (1) تزود مناظير البضائع والفتحات الشبيهة بها الواقعة على جانبي السفينة أسفل سطح العائم بأبواب تصمم على نحو يكفل منعتها بنفس القدر من الكفاءة المائية والممانعة الانشائية التي تتمتع بها ألواح الحدار المحيط بها . وتفتح أسنفاً إلى الخارج ، ما لم توافق الإدارة على خلاف ذلك . ويقتصر عدد هذه المناظير على الحد الأدنى المتناسب مع تصميم السفينة وتثبيتها بصورة مرضية .
- (2) ما لم تسمح الإدارة بخلاف ذلك ، ينبغي ألا تقع الحافة السفلى للفتحات المشار إليها في الفقرة (1) أسفل خط يكون موازيًا لسطح العائم من الجانب وتقع نقطة السفلى على مسافة 230 ملليمترًا على الأقل فوق الحافة العليا لخط التحميل الأعلى .
- (3) في الحالات التي يسمح فيها بوضع سدادات البضائع والفتحات الأخرى الشبيهة بها بحيث تقع حالتها السفلى أسفل الخط المشار إليه في الفقرة (2) ، ينبغي تركيب تجهيزات إضافية للحفاظ على الكفاءة المائية .
- (4) يُعد تركيب باب لاس ذي فتحة وكمامة مائية مكافئين واحدًا من الترتيبات المقبولة . وينبغي تركيب جهاز لكشف التسرب في الجزء الواقع بين البابين . وينبغي تزويد هذا الجهاز لتسرب الماء نحو الجمادات يكون مزودًا بصمام بولنب يسهل الوصول إليه ، وينبغي أن يفتح الباب الخارجي نحو الخارج .

- (2) تتم حماية الفتحات الواقعة في سطح العائم ، باستثناء المنافذ المنبرية وفتحات مكان الآلات وفتحات الوراخ والكوى ذات الأغشية المسطحة ، بمنشأة علوية مغلقة أو بترفة سطح أو درج داخلي ذي مائلة مكشوفة وكبيرة مائلة 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 يفتح النفاذ إلى حيز يقع أسفل سطح العائم أو إلى مكان داخل المنشأة العلوية المغلقة ، بغرفة سطح أو درج داخلي . وتزود المداخل في هذه الأجزاء الداخلية أو غرف السطح المؤدية إلى فراغ مفضية إلى أسفل بأبواب وفقًا لللائحة (1)12 . أما إذا كانت الأجزاء الواقعة داخل غرفة السطح مضمّنة في أراج داخلية مثبتة بما فيه الكفاية ومزودة بأبواب تستوفي متطلبات اللائحة (1)12 ، 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 ، وبمائل ارتفاعها أو بغير الارتفاع المعادي لسطح خلفي مرتفع ، بوسائل إغلاق ملائمة ، ولكن لا يلزم أن تكون هذه الفتحات محمية بترفة سطح أو درج داخلي مثبتين على النحو المحدد في اللائحة ، بشرط أن يكون ارتفاع غرفة السطح معادلًا للارتفاع المعادي لمنشأة علوية ، على الأقل . وبمماثل بنفس الطريقة الفتحات المقامة على غرفة سطح يقل ارتفاعه عن الارتفاع المعادي لمنشأة علوية .

- (4) في الموقع 1 ، تقام عتبات المداخل في الأراج الداخلية على ارتفاع لا يقل عن 600 ملليمتر فوق السطح . وفي الموقع 2 وبمماثل هذا الارتفاع 380 ملليمترًا على الأقل .

- (5) إذا وجد منفذ من السطح الأعلى يمكن استخدامه بدلًا من النفاذ من سطح العائم وفقًا لللائحة (10)3(ب) ، ينبغي أن يكون ارتفاع عتبات المنافذ المفضية إلى البرج أو الكورنل 380 ملليمترًا . وينطبق الشيء نفسه على غرف السطح الواقعة في سطح العائم .

- (6) إذا لم يكن هناك منافذ من المستوى الأعلى ، وبمائل ارتفاع عتبات المنافذ المؤدية إلى غرف السطح الواقعة في سطح العائم 600 ملليمتر .

- (7) في الحالات التي لا تستوفي فيها أجهزة إغلاق المنافذ المقامة في المنشآت العلوية وغرف السطح الشروط الواردة في اللائحة (1)12 ، تشير فتحات السطح الداخلية مكشوفة (أي واقعة في السطح المكشوف) .

اللائحة 19
مراوح التهوية

- (1) ينبغي أن تكون خزانات 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 مادية الصنع ومثبتة بإحكام على السطح . ولا يقل ارتفاع خزانات مراوح التهوية في الموقع 1 عن 900 ملليمتر فوق السطح . أما في الموقع 2 فلا يقل ارتفاع الخزانات عن 760 ملليمترًا فوق السطح . وفي الحالات التي يتجاوز فيها ارتفاع خزانات أي مروحة تهوية 900 ملليمتر ، ينبغي تدعيم هذه الخزانات بصفة خاصة .
- (2) ينبغي أن تكون مراوح التهوية التي تمر عبر منشآت علوية غير المنشآت العلوية المغلقة مزودة بخزانات مدمجة المغلقة مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ومقامة عند سطح العائم .

- (5) ينبغي أن تكون التجهيزات المتعلقة بأبواب المقدمة وأبوابها الداخلية والأبواب الجانبية والأبواب الخلفية ووسائل تثبيتها مستوفية لمواصفات صادرة عن هيئة معترف بها ، أو للمعايير الوطنية المعتمدة لدى الإدارة والتي تكفل مستوى مكافئًا من السلامة .

اللائحة 22
المصارف والمداخل

- (1) 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 ، إلا في الحالات المنصوص عليها في الفقرة (2) . وعادة ما يزود كل مصرف منفصل بصمام لا رجعي أوتوماتي مزود بوسيلة إغلاق مباشرة يمكن تشغيلها من موضع يقع فوق سطح العائم . وفي الحالات التي يوجد فيها طرف أبواب التصريف الواقع داخل السفينة فوق خط التحميل السفلي بما لا يقل عن 0,01L ، يزود المصرف بصمامين لا رجعيين أوتوماتيين تكون لهما وسائل إغلاق مباشرة . ويجوز تجاوز هذه المسافة النموذجية 0,02L ، يجوز الاكتفاء بصمام لا رجعي أوتوماتي واحد غير مزود بوسيلة إغلاق مباشرة . وينبغي أن تكون وسيلة تشغيل صمام الإغلاق الأوتوماتي سهلة المنال ومزودة بمؤشر يُبين أن كان الصمام مفتوحًا أو مغلقًا .

- (ب) ومن المقبول تركيب صمام لا رجعي أوتوماتي وأخذ صمام مكبني واحد يتم التحكم فيه من سطح العائم عوضًا عن صمام لا رجعي أوتوماتي مزود بوسائل إغلاق مباشرة يمكن تشغيلها من موضع يقع فوق سطح العائم .

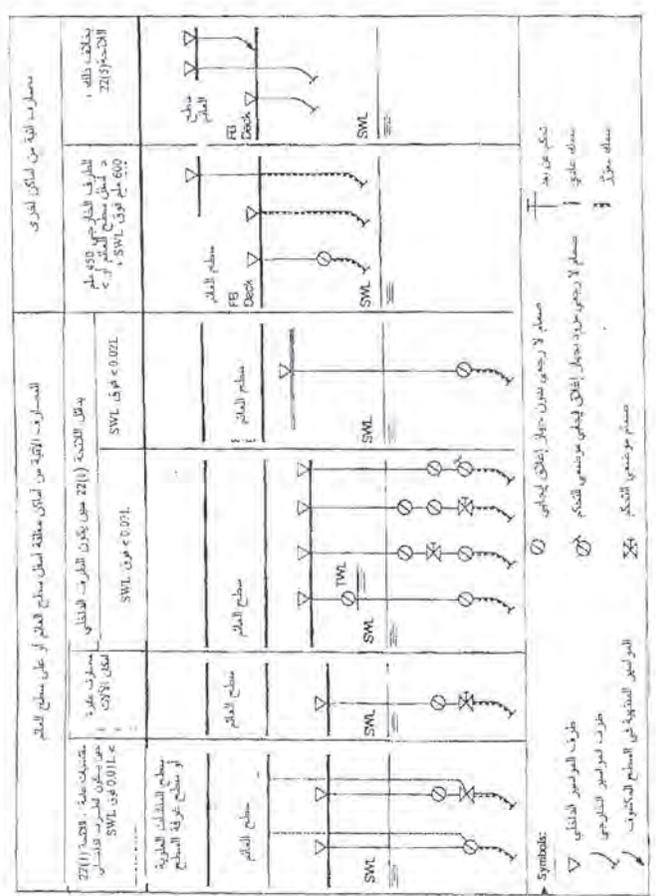
- (ج) في الحالات التي تستدعي وجود صمامين لا رجعيين أوتوماتيين ، ينبغي أن يكون فحص الصمام الواقع إلى الداخل متاحًا دائمًا في أحوال الخدمة العادية (أي ينبغي تركيب الصمام الواقع إلى الداخل فوق مستوى خط التحميل الاستوائي) . وإذا تكرر ذلك ، فمن غير اللازم أن يكون موضع الصمام الواقع إلى الداخل فوق خط التحميل الاستوائي ، بشرط أن يُركب صمام مكبني يتم التحكم فيه موضعياً بين الصمامين اللارجعيين الأوتوماتيين .

- (د) حين تمر المصارف الصحية والبوابع عبر الجدار قبالة أماكن الآلات ، يمكن الاكتفاء بصمام إغلاق أوتوماتي يُركب عند الجدار ويتم التحكم فيه موضعياً ، مشفوعًا بصمام لا رجعي مُركب في الجزء الداخلي . وينبغي أن تكون محاكم الصمامات في موضع يسهل الوصول إليه .

- (هـ) ينبغي أن يتناسب موقع الطرف الداخلي للمصارف مع خط تحميل الأخشاب الصفي في الحالات التي يحدد فيها علم نقل الأخشاب .

- (و) تطبق مواصفات الصمامات اللارجعية فقط على المصارف التي تظل مفتوحة أثناء التشغيل المعادي للسفينة . أما المصارف التي ينبغي إيقافها مؤقتًا أثناء الأبحار ، فيكفي فيها وجود صمام واحد بلولب يتم التحكم فيه من السطح .

- (ز) يبين الجدول 1.22 التجهيزات المقبولة للبوابع والمداخل والمصارف .



- (2) لا يسمح للبوابع التي تمر عبر الجدار من منشآت مغلقة مستخدمة لنقل البضائع إلا في الحالات التي لا تعكس فيها حافة سطح العائم في الماء إذا مالت سفينة بمقدار 5 درجات إلى أي من الجانبين . وفي

<p>الحالات الأخرى يجب أن يتم التصريف داخلياً طبقاً لمتطلبات الاعنافية الدولية السارية لسلامة الأرواح في البحار .</p> <p>(3) في أماكن الآلات المزودة بالأطقم ، يجوز التحكم موضعياً في تدخل وتصاريف المحرقة الرئيسية والثانوية المرتبطة بتشغيل الآلات . وينبغي أن يكون الوصول إلى عمالكم سهلاً وأن تزود بمؤشرات تبين إن كانت الصمامات مقفلة أو مغلقة .</p> <p>(4) تزود البوالبع ومواسير التصريف ، أياً كان مستوى الذي تبدأ منه ، والمباردة للجدار إما على حافة ترديد عن 450 ملليمتر أسفل سطح إناء أو نزل عن 600 ملليمتر فوق خط التحميل الصبغي ، بصمام لا رجعي يركب عند الجدار . ويجوز الاستغناء عن هذا الصمام إذا كانت المواشير ذات سطح معزز (النظر الفقرة (7) أدناه) إلا إذا كان تركيبه لازماً بمقتضى الفقرة (2) .</p> <p>(5) ينبغي أن تصب البوالبع الممتدة من المنشآت العلوية أو غرف السطح غير المزودة بأبواب تستوفي متطلبات اللائحة 12 خارج السفينة .</p> <p>(6) يجب أن تكون جميع التجهيزات والصمامات المركبة على الجدار بمقتضى هذه اللائحة مصنوعة من الفولاذ أو البرونز أو من مادة طروقة منمندة أخرى . ولا تقبل الصمامات المصنوعة من خام الحديد المادي أو من مادة شبيهة به . وينبغي أن تكون جميع المواشير المشار إليها في هذه اللائحة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له تكون مقفولة لدى الإدارة .</p> <p>(7) مواشير البوالبع ومواسير التصريف</p> <p>(أ) بالنسبة لمواسير البوالبع ومواسير التصريف التي لا يلزم أن تكون ذات سماكة معززة :</p> <p>(i) المواشير التي يعادل قطرها الخارجي 155 ملليمتر أو أقل ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 4,5 ملليمتر ؛</p> <p>(ii) لمواسير التي يعادل قطرها الخارجي 230 ملليمتر أو أكثر ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 6 ملليمترات .</p> <p>وتحدد الأحجام الوسيطة بالاستكمال الخطي .</p> <p>(ب) مواشير البوالبع ومواسير التصريف التي لا تكون ذات سماكة معززة :</p> <p>(i) المواشير التي يعادل قطرها الخارجي 80 ملليمتر أو أقل ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 7 ملليمترات .</p> <p>(ii) لمواسير التي يبلغ قطرها الخارجي 180 ملليمتر ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 10 ملليمترات ؛</p> <p>(iii) المواشير التي يعادل قطرها الخارجي 220 ملليمتر أو أكثر ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 12,5 ملليمتر .</p> <p>تحدد الأحجام الوسيطة بالاستكمال الخطي .</p>	<p>اللائحة 22-1 مساكن العمامة</p> <p>(1) يجوز تركيب صمامين بوابين يتم التحكم فيهما من سطح تشغيل مسقط العمامة يستوفيان الشروط التالية ، عوضاً عن صمام لا رجعي مزود بجهاز إغلاق مباشر يمكن تشغيله من موقع يقع فوق سطح العائم :</p> <p>(أ) يتم التحكم في الصمام البوابي الأسفل من موقع يقع فوق سطح العائم . ويركب جهاز إغلاق بين الصمامين ؛</p> <p>(ب) يوضع الطرف الواقع داخل المقبلة فوق خط الماء الناتج عن ميلان قدره 5,8° إلى اليسرة أو اليمين عند غاطس يعادل سطح العالم لسيفي الصمد ، ولكنه لا يقل عن 1000 ملليمتر فوق خط الماء لسيفي . وفي الحالات التي يتجاوز فيها الطرف الداخلي 0,01L فوق خط الماء لسيفي ، لا يلزم التحكم في الصمام من سطح العائم ، بشرط أن يكون الوصول إلى الصمام البوابي الداخلي متاحاً في ظروف الخدمة ؛</p> <p>(ج) يجوز ، كبديل ، الاستعاضة عن الصمامين البوابين العلوي والسفلي بغطاء مفصلات صمود للأحوال الجوية يركب عند الطرف الداخلي من مسقط العمامة ويكون مزوداً بقلابة تصريف . ويقتضي تركيب جهاز إغلاق بين الغطاء والقلابة بحيث لا يمكن فتح قلابة الغطاء إلا بعد إغلاق غطاء الفتحة .</p> <p>(2) يصنع عنقبط العمامة كله ، بما في ذلك خطاؤه ، من مادة ذات سطح معزز .</p> <p>(3) ينبغي أن تكتب بوضوح على صمامات الصمامات البوابية و/أو الأغطية المفصلة العمارة التالية : * يبقى معلقاً بعد الاستعمال .*</p> <p>(4) حين يقع الطرف الداخلي لمسقط العمامة أسفل سطح العائم لسيفي ركاب أو خطوط الماء في وضع التوازن لسيفي بضاعة تتطبق عليها شروط الاتزان الخطي ، فإن :</p> <p>(أ) لغطاء المفصلة الداخلي/الصمام ينبغي أن يكون سدوداً للماء ؛</p> <p>(ب) الصمام ينبغي أن يكون صماماً لا رجعياً يركب في موقع يسهل الوصول إليه فوق خط التحميل الأقصى ؛</p> <p>(ج) التحكم في الصمام اللارجعي يتركب يتم من موضع يقع فوق سطح العائم الرئيسي ، على أن يكون الصمام مزوداً بمؤشرات تدل على الفتح/الإغلاق وتكتب على صمام الصمام بوضوح العمارة التالية : * يبقى معلقاً بعد الاستعمال .*</p> <p>اللائحة 22-2 المواسير الثقيلة ومخازن التثبيت</p> <p>(1) ينبغي أن تكون المواشير الثقيلة ومخازن التثبيت سدوداً للماء حتى السطح المعرض للأحوال الجوية .</p> <p>(2) إذا أقيمت منافذ ، ينبغي إغلاقها بغطاء مثبت بصمام مقفولة .</p> <p>(3) تزود مواشير التثبيت التي تمر عبرها كبيلات المخطاب بأجهزة إغلاق مثبتة بصورة دائمة وذلك لتقليل تسرب الماء .</p>
<p>اللائحة 23 الكوى الجانبية والتوافذ والمنابر</p> <p>(1) ينبغي أن تكون الكوى الجانبية والتوافذ ورجاجها والمصاريع وأغطية العواصف ، إذا كانت مركبة ، ذات تصميم معتمد ومثبتة الصنع . ولا تقبل الأظرف غير المعدنية .</p> <p>(2) تُعرف الكوى الجانبية بأنها منافذ مستديرة أو بيضاوية الشكل لا تتجاوز مساحتها 0,16² . وتعامل الفتحات المستديرة أو البيضاوية التي تتجاوز مساحتها 0,16² معاملة للتوافذ .</p> <p>(3) تُعرف التوافذ بأنها عملة ما تكون فتحات مستطيلة ، بها نصف قطر في كل زاوية يتناسب مع حجم الفتحة أو الفتحات المستديرة أو البيضاوية التي تتجاوز مساحتها 0,16² .</p> <p>(4) تزود الكوى الجانبية العمامة في الأماكن التالية بمصاريع داخلية مفصلة :</p> <p>(أ) الأماكن الواقعة أسفل سطح العائم ؛</p> <p>(ب) الأماكن الواقعة داخل المستوى الأول من المنشآت العلوية المغلقة ؛</p> <p>(ج) غرف السطح العمامة في المستوى الأول من سطح العائم والتي تحمي منافذ تؤدي إلى المستوى الأسفل أو تعتبر طافية في حسابات الاتزان .</p> <p>ينبغي أن تكون المصاريع قابلة للإغلاق وسدودة للماء إذا رُكبت أسفل سطح العائم وأن تكون صمودة للأحوال الجوية إذا رُكبت فوقه .</p> <p>(5) لا تُركب الكوى الجانبية في موضع بحيث تقع عملياً أسفل خط يكون موازاً لسطح العائم على الجانب وتقع نقطته السفلى عند 2,5% من العرض (B) ، أو 500 ملليمتر ، أيهما أكبر ، فوق خط التحميل الصبغي (أو خط التحميل الصبغي للاختبار إذا كان محدداً) .</p> <p>(6) إذا بُنيت حسابات الاتزان المطوية أن الكوى الجانبية ستكون مغفورة في أية مرحلة وسيطة من التفرقة أو خط الماء في وضع التوازن النهائي ، تكون هذه الكوى من النوع الذي لا يفتح .</p> <p>(7) لا تترك التوافذ في المواقع التالية :</p> <p>(أ) أسفل سطح العائم ؛</p> <p>(ب) في المستوى الأول من الفواصل الانشائية الجانبية أو جوانب المنشآت العلوية المغلقة ؛</p> <p>(ج) غرف السطح العمامة في المستوى الأول التي تعتبر طافية في حسابات الاتزان .</p> <p>(8) ينبغي أن تزود الكوى الجانبية والتوافذ العمامة في الجدار الجانبي الواقع في المستوى الثاني بمصاريع داخلية مفصلة يمكن إغلاقها وتكون صمودة للأحوال الجوية إذا كانت المنشأة العلوية تحمي المنفذ المباشر لفتحة تؤدي إلى أسفل أو تعتبر طافية في حسابات الاتزان .</p> <p>* تُركب المصاريع في الجزء الداخلي من التوافذ والكوى الجانبية بينما تُركب أغطية العواصف في الجزء الخارجي من التوافذ ؛ عندما يكون ذلك ممكناً ويمكن أن تكون بمصاريع أو منحرفة .</p>	<p>(9) تزود الكوى والتوافذ الجانبية في الفواصل الانشائية الجانبية العمامة إلى الداخل من الجدار الجانبي في المستوى الثاني والتي تحمي منافذ تؤدي إلى الأماكن السببية في الفقرة (4) إما بمصاريع داخلية مفصلة ، أو ، حينما يكون الوصول إليها سهلاً ، بأغطية عواصف خارجية مثبتة بصورة دائمة وقابلة للإغلاق وصمودة للأحوال الجوية .</p> <p>(10) يمكن أن تقبل الفواصل الانشائية والأبواب في الفتحات الواقعة في المستوى الثاني لها فوهة والتي تفصل بين الكوى والتوافذ الجانبية وبين منفذ مباشر يؤدي إلى الأسفل أو يفضي إلى المستوى الثاني المعتبر طافياً في حسابات الاتزان ، عوضاً عن المصاريع أو أغطية العواصف المركبة في الكوى والتوافذ الجانبية .</p> <p>(11) يمكن أن تعتبر غرف السطح الواقعة في سطح خلفي مرتفع أو في سطح منشأة علوية يقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي واقعة في المستوى الثاني فيما يتعلق بمقتضيات المصاريع ، على أن يكون ارتفاع السطح الخلفي للفتحة أو المنشأة العلوية معادلاً للارتفاع القياسي للسطح الخلفي أو أكثر ارتفاعاً منه .</p> <p>(12) تزود المنابر الثابتة أو القابلة للفتح بزجاج يكون سمكه ملائماً لحجمها وموقعها على النحو المطلوب للكوى والتوافذ الجانبية . ويعني حماية زجاج المنابر في أي موقع من الأضرار الميكانيكية وتزويدها عند تركيبها في الموقع ؛ 2 ، بمصاريع مثبتة بصورة دائمة أو بأغطية عواصف .</p> <p>اللائحة 24 منافذ التصريف</p> <p>(1) (أ) في الحالات التي تكون فيها أكتاف المنبئة الموجودة على الأجزاء المكشوفة من سطح العائم أو سطح المنشأة العلوية (أ) ، ينبغي أن تتخذ الترتيبات الكفيلة بتخليص الأسطح من المياه وتصريفها بسرعة .</p> <p>(ب) باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرتين (ج) و(د) ، يكون المقطع الأدنى لطبقة التصريف (A) على كل جانب من جانبي المقبلة بالنسبة لكل بئر واقعة في سطح العائم معادلاً للمقطع الناتج عن المعادلة التالية وذلك في الحالات التي يكون فيها تقع منقلبة البئر معادلاً للفتحة القياسي أو أكثر منه .</p> <p>ويكون المقطع الأدنى لكل بئر واقعة على أسطح المنشآت العلوية معادلاً لنصف المقطع الناتج عن المعادلة التالية .</p> <p>حيث يكون طول الكتف (l) في البئر 20 مترًا أو أقل .</p> <p>حيث تتجاوز 20 مترًا :</p> $A = 0,07(lm^2)$ <p>لا ينبغي أن تكون l أكثر من 0,7L في جميع الحالات .</p> <p>إذا كان متوسط ارتفاع الكتف أكثر من 1,2 متر ، يزداد 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 ، يخصص المقطع المطلوب بمقدار 0,004 متر مربع لكل متر من طول البئر بالنسبة لكل 0,1 متر من فرق الارتفاع .</p>

(ج) إذا كانت مساحة الانسياب الحر أقل من تلك المحسوبة استناداً إلى الفقرة (2) ولكنها أكثر من المساحة المحسوبة وفقاً للفقرة (1) ، تُحدد مساحة التصريف الدنيا في كتف السفينة العلوية استناداً إلى المعادلة التالية :

$$F = F_1 + F_2 - F_p (m^2)$$

حيث :

F_1 هي مساحة التصريف الدنيا المحسوبة استناداً إلى الفقرة (1) ؛
 F_2 هي مساحة التصريف الدنيا المحسوبة وفقاً للفقرة (2) ؛
 F_p هي مجموع المساحة الصافية للممرات والمسافات بين أطراف الفتحات والمنشآت العلوية أو عرث السطح حتى الارتفاع الفعلي لكتف السفينة العلوية .

(4) في حالة السفن التي توجد بها منشآت علوية مقامة على سطح العائم أو سطح المنشآت العلوية المفتوحة في إحدى القطرين أو في كلاهما على أبار تكونت بعمل 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_1) وبالمناسبة للوتر المفتوحة (A_2) وفقاً للخطوات التالية :

(أ) تحديد الطول الكلي للوتر (L) الذي يماري مجموع طروق السطح المكشوف المحاط بتكتفي السفينة (L_1) وطول المنطقة المشتركة داخل المنشأة العلوية المفتوحة (L_2) .

(ب) لتحديد A_1 :

(i) تُحسب مساحة منفذ التصريف (A) اللازمة لتمرير عرضة طولها L_1 وفقاً للفقرة (1) مع افتراض أن طول الكتف العلوي عادي ؛

(ii) الضرب بمعامل تصحيح قدره 1,5 لتعويض إعدام الانحراف ، إذا كان منطوقاً ، وفقاً للفقرة (1)(ج) ؛

(iii) الضرب بمعامل قدره (h_1/h_2) لتحديد مساحة منفذ التصريف المناسب لتتناسب مع عرض المنفذ (R_1) الواقعة في الفاصل الأمامي للطرفي للمنشأة العلوية المتعلقة ؛

(iv) لتعديل مساحة منفذ التصريف بالنسبة للجزء من الطول الكلي للوتر الذي تحده به المنشأة العلوية المفتوحة ، ضرب في المعامل :

$$1 - (L_2/L)^2$$

حيث تكون L_1 و L كما هو محدد في الفقرة (1) ؛

(v) لتعديل مساحة منفذ التصريف بالنسبة لتسوية سطح الفتر الواقعة فوق السطح العلوي ، في حالة الأسطح الواقعة بمقدار يتراوح بين 0,5 إلى 0,5 فوق سطح العائم ، يتم الضرب بالمعامل :

$$0,5 (h_1/h_2)$$

حيث تعادل h_2 ارتفاع سطح الفتر فوق سطح العائم وتعادل h_1 الارتفاع العادي للمنشأة العلوية .

(ج) هي السفن الخالية من الفلج ، يُزاد المقطع المحسوب وفقاً للفقرة (ب) بمقدار 50% . وحينما يكون الفلج أقل من المستوى التماسي ، يتم استخراج النسبة بالاستكمال الخطي .

(د) تنشأ بتران على متن السفن المنبسطة 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 البترين بمنافذ تصريف ذات مقطع مثلث وفقاً لطول كل بتر .

(هـ) عند وجود فاصل لشانئ سائر يمتد على طول السفينة عند الطرف الأمامي لغرفة سطح واقعة في منتصف السفينة ، يُقسم السطح المكشوف إلى بترين ولا يلزم وضع حد أقصى لعرض غرفة السطح .

(و) تُعامل الآبار في السطح الخلفي كما لو كانت موجودة على سطح العائم .

(ز) تُعامل فضايان المضارب التي يتجاوز ارتفاعها 300 ملليمتر والمقامة حول السطوح المكشوفة في الناقلات قبالة منشآت البضائع وشبكة أنابيب البضائع معاملة منافذ التصريف . وتقام منافذ التصريف وفقاً لهذه اللائحة . وتكون أجهزة الإغلاق المركبة في منافذ التصريف بغية استخدامها خلال عمليات التحميل والتفريغ ممتدة على نحو يحول دون إستهصاص تشغيلها في البحر .

(2) إذا لم تتوفر سفينة ذات جذع متطلبات اللائحة (1)(ب) أو كانت بها حثارات جانبية للمناظير العنبرية ممتدة بصورة مستمرة أو شبه مستمرة بين المنشآت العلوية المنفصلة ، تُحسب المساحة الدنيا لمنافذ التصريف بناءً على الجدول التالي:

عرض المنفذ العنبري أو الجذع بالنسبة لعرض السفينة	مساحة منافذ التصريف بالنسبة للمساحة الكلية لأكتاف السفينة
640 أو أقل	20%
75% أو أكثر	10%

تُستخرج مساحة منافذ التصريف لحالات العرض الوسيطة بالاستكمال الخطي .

(3) تُعتد 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 المناظير العنبرية وبين المناظير العنبرية والمنشآت العلوية وعرث 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 وفقاً للفقرة (2) على افتراض استمرار حثارات المناظير العنبرية ، تُعتبر عندئذ المساحة الدنيا لمنافذ التصريف المحسوبة وفقاً للفقرة (1) كافية .

(ب) إذا كانت مساحة الانسياب الحر تُعادل المساحة المحسوبة وفقاً للفقرة (1) أو تقل عنها ، تُحدد مساحة التصريف الدنيا في أكتاف السفينة العلوية استناداً إلى الفقرة (2) :

(ج) لتحديد A_1 :

(i) تُحسب مساحة منفذ التصريف للوتر المفتوحة (A_w) وفقاً للفقرة (ب)(i) ، باستخدام h_1 لحساب مساحة إسمة لمنفذ التصريف (A') وتعديل هذه القيمة من بعد لتتناسب مع الارتفاع الفعلي للكتف العلوي للسفينة (h_2) باستخدام إحدى معادلات تصحيح المساحة التالية ، أيها كان منطوقاً :

$$A_1 = A_w (h_2 - 1.2) / 0.10 (0.004) (m^2)$$

$$A_1 = A_w (h_2 - 0.9) / 0.10 (0.004) (m^2)$$

للاكتاف العلوية التي يتجاوز ارتفاعها 1,2 متراً :

للاكتاف العلوية التي يتراوح ارتفاعها بين 0,9 و 1,2 متراً ، لا حاجة إلى تعديل (أي $A_1 = 0$) ؛

(ii) تُعدّل مساحة منفذ التصريف المُصحّح ($A_w = A' + A_1$) لمراعاة عدم تغير السطح ، إذا كان منطوقاً ، والارتفاع فوق سطح العائم على النحو المبين في الفقرتين (ب)(ii) و (ب)(v) ، باستخدام h_1 و h_2 ؛

(د) تُوفّر مساحات منفذ التصريف الناتجة عن ذلك بالنسبة للمنشأة العلوية المفتوحة (A_2) والنسبة للوتر المفتوحة (A_w) على كل جانب من الحيز المفتوح الذي تُعطيه المنشأة العلوية وفي كل جانب من البتر المفتوحة ، على التوالي .

(هـ) وتُبين المعادلات التالية في أيجاز العلاقات المذكورة أعلاه ، على افتراض أن h_1 و h_2 ومجموع $h_1 + h_2$ أكثر من 20 متراً :

$$A_w = (0.07 h_1 + A_1) (0.5 h_2 / h_1)$$

$$A_2 = (0.07 h_1) (0.5 h_2 / h_1) (1 - h_2 / h_1)$$

حيث تعادل h_1 20 متراً أو أقل ، وتعادل مساحة التصريف الأساسية $A = 0.7 + 0.35 A_1$ وفقاً للفقرة (1) .

(5) تكون الحواف السفلى لمنافذ التصريف قريبة من السطح بالقدر المستطاع . ويكون ثلثا مساحة منفذ التصريف والعين في نصف البتر الأقرب إلى النقطة السفلى من مدغني قعر السطح ، وتوزع ثلث مساحة منفذ التصريف المطلوب بالتساوي على امتداد طول البتر المتبقي . وإذا كان قعر سطح العائم المكشوف أو سطح المنشأة العلوية المكشوفة يعادل صفرًا أو كان صفيلاً ، توزع مساحة منفذ التصريف بصورة متساوية على امتداد طول البتر .

(6) تُقام أسبجة أو فضايان متباعدة بمقدار 230 ملليمترًا تقريبًا لحماية جميع فتحات منافذ التصريف في الأكتاف العلوية للسفينة . وإذا زودت منافذ التصريف بمساريع ، ينبغي ترك مسافة كافية لمنعها من الإصطكاك . وينبغي أن تكون مسامير أو محامل المفصلات من معدن غير قابل للصدأ . ولا تُزود المساريع بأجهزة تثبيت .

الملاححة 25
حماية الطواقم

(1) ينبغي أن تكون غرف السطح المستخدمة لإيواء الطواقم متمتعة بمستوى مقبول من العازية .

(2) تُركب أسبجة حاجزة أو حواجز حول الأسطح المكشوفة . ولا يقل ارتفاع الحواجز أو الأسبجة الحاجزة عن متر واحد من السطح ، على أن يُعتمد ارتفاع أقل إذا كان هذا الارتفاع يعوق تشغيل السفينة بصورة عادية ، وذلك إذا رأت الإدارة أن الحماية الموفرة ملائمة .

(3) ينبغي أن تكون للأسبجة الحاجزة المركبة في سطح المنشأة العلوية أو سطح العائم ثلاث مسارات على الأقل ، على ألا تتجاوز القاعدة الواقعة أسفل المسار المنطوق للأسبجة الحاجزة 230 ملليمترًا . ولا تتباعد المسارات الأخرى بأكثر من 380 ملليمتر . وفي السفن ذات الأشكال المستديرة تُقام دعامات الأسبجة الحاجزة على الجزء المنطوق من السطح . أما في المواقف الأخرى فتُركب أسبجة حاجزة ذات مسارين على الأقل . وينبغي أن تستوفي الأسبجة الحاجزة الأحكام التالية :

(أ) تتباعد الدعامات الدائرية أو المتحركة أو المزودة بمفصلات بمقدار 1,5 متر تقريبًا ، وينبغي أن تكون الدعامات المتحركة أو المزودة بمفصلات قابلة للاغلاق في الوضع العمودي ؛

(ب) تزود 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 الأسبجة الحاجزة . وينبغي أن تكون الأملاك مشدودة بشدائد ؛

(د) حين يكون ذلك ضروريًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، تعتبر السلاسل المركبة بين دعامتين ثابتتين و/أو دعامتين مقبولة عوضًا عن الأسبجة الحاجزة .

(4) تُوفّر وسائل مقبولة لنقل المرور الآمن الذي تنص عليه اللائحة 25-1 في شكل أسبجة حاجزة أو حبال تعلق أو منافذ جانبية أو ممرات تحت السطح ، وخلاف ذلك لحماية الطواقم في ذهابهم إلى أماكن إقامتهم وغرفة الآلات أو أي أماكن أخرى تستخدم في التشغيل اللازم للسفينة ، أو عودتهم منها .

(5) تُستلّف بضائع السطح المحمولة على متن أي سفينة على نحو يتيح إغلاق أي منفذ يقع على مقربة من البضائع ويُمكن من المرور جنته ودعماها إلى أماكن إقامة الطواقم وغرفة الآلات والأجزاء الأخرى التي تستخدم في عمليات التشغيل الأساسية للسفينة ، ومنع تسرب الماء عبر هذا المنفذ . وينبغي إقامة أسبجة حاجزة أو حبال تعلق فوق بضائع السطح لحماية الطواقم إذا لم يكن هناك ممر ملائم على سطح السفينة أو أسفله .

اللائحة 1-25
وسائل مرور الطواقم على نحو آمن

(1) ينبغي أن يتاح المرور الآمن للطواقم بواسطة واحدة على الأقل من الوسائل المبينة في الجدول 1-25. أسفله:

نوع السفينة	مواقع النفاذ في السفينة	المقام المصنفي المحدد	الترتيبات المقبولة حسب نوع المقام المحدد			
			النوع (أ)	النوع B-100	النوع B-60	النوع 'B' و 'B+'
جميع السفن باستثناء ناقلات النفط * وناقلات الكيماويات * وناقلات الغاز *	2.1 النفاذ إلى الأطراف	$\leq 1,000$ ملم	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)
	1.1 بين الكورل والبرج أو		(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)
	2.1 بين الكورل وغرفة السطح التي تضم أماكن إقامة أو معدات ملاحية أو كليهما		(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)
جميع السفن باستثناء ناقلات النفط * وناقلات الكيماويات * وناقلات الغاز *	2.1 النفاذ إلى الأطراف	$\leq 3,000$ ملم	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)
	1.1 بين الكورل والمقدمة (إذا لم يكن هناك برج)		(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)
جميع السفن باستثناء ناقلات النفط * وناقلات الكيماويات * وناقلات الغاز *	3.2.1 بين غرفة سطح بها أماكن إقامة أو معدات ملاحية أو كليهما، أو	< 3000 ملم	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)
	4.2.1 في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي والطرف الخلفي للسفينة.		(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)	(أ) (ب) (ج) (د)

1.2	النفاذ إلى المقدمة بين الكورل والمقدمة	$\leq (A_1 + B_1)z$ **	(أ) (ب) (ج) (د)
2.1.2	بين غرفة سطح بها أماكن إقامة أو معدات ملاحية أو كليهما، والكورل، أو		(أ) (ب) (ج) (د)
3.1.2	في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي للسفينة	$\leq (A_1 + H_1)$	(أ) (ب) (ج) (د)
2.2	النفاذ إلى الطرف الخلفي		(أ) (ب) (ج) (د)
	في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي والطرف الخلفي للسفينة.		(أ) (ب) (ج) (د)

الجدول 1-25

* ناقلات النفط وناقلات الكيماويات وناقلات الغاز على النحو المحدد في اللوائح II-1/2.12 و II-1/8.2 و VII/11.2، على التوالي. من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، السارية المفعول.
** سطح المقام المصنفي الأدنى المحسوب للسفن من النوع "كف" (A) يسوي قطر عن نوع سطح المقام المحدد فعلاً.
*** يرد تفصيل الترتيبات (أ) - (و) في الفقرة (2) أسفله، وترد تفاصيل المواقع (أ) - (و) في الفقرة (3) أسفله.

(1) تُدرَّب الترتيبات المقبولة المشار إليها في الجدول 1-25 على النحو التالي:

- (أ) سمر أسفل السطح مزود بوسائل إضاءة وتبريد جيدة (مع منفذ حائل لا يقل طوله عن 0,8 متر وارتفاعه عن مترين)؛ ويكون قريباً قدر المستطاع من سطح المانم ويربط بين المواقع المعنية وينفذ النفاذ إليها.
- (ب) منفذ جانبي فعال 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 زلق ومزود بمساح حاجز يمتد على كل جانب على طول المنفذ. وينبغي ألا يقل ارتفاع المساح الحاجز عن 1 متر وأن يتكوّن من ثلاث مسارات تتعدّ وفقاً لمتطلبات اللائحة (3)25. وينبغي إنشاء حاجز للأقدام.
- (ج) ممشى جانبي دائم لا يقل عرضه عن 0,6 متر مقام عند مستوى سطح المانم ويتألف من صفين من الأسبجة الحاجزة مزودين بدعامات لا تتباعد فيما بينها بأكثر من ثلاث أمتار. وينبغي أن يكون عند مسارات الأسبجة الحاجزة والمسارات الفاصلة بينها وفقاً لللائحة (3)25، وفي السفن من النوع "باء" *، يمكن أن تعتبر حشوات المنافذ العنبرية التي لا يقل ارتفاعها عن 0,6 متر مشكلة لجانب واحد من الممشى بشرط إقامة صفين من الأسبجة الحاجزة بين المنافذ العنبرية.
- (د) حبل تعلّق سلكي لا يقل قطره عن 10 ملموترات معزّز بدعامات لا تتباعد فيما بينها بأكثر من 10 أمتار، أو ترابزين وحيد أو حبل سلكي مربوط بحشوات المنافذ العنبرية متصل مزود بدعامات بين المنافذ العنبرية.
- (هـ) منفذ جانبي ثابت ويكون:
 - (i) مقاماً في أو فوق مستوى سطح المنشأة العلوية؛
 - (ii) مقاماً في مركز السفينة أو في أقرب موقع مستطاع منه؛
 - (iii) مقاماً بحيث لا يعوق المرور يسر عبر مناطق العمل الواقعة في السطح؛
 - (iv) متسكلاً لمنصة متصلة لا يقل عرضها عن 1 متر؛
 - (v) مصنوعاً من مادة مقاربة للحريق وغير زلقة؛
 - (vi) مزوداً بمساح حاجز يمتد على كلا الجانبين على امتداد المنفذ؛ وينبغي ألا يقل ارتفاع المساح الحاجز عن 1 متر وأن تكون مساراته مطبقة لمتطلبات اللائحة (3)25، وأن يُعزّز بدعامات لا تتباعد فيما بينها بأكثر من 1,5 متر؛
 - (vii) مزوداً بحاجز للتقدم على كل جانب؛
 - (viii) مزوداً بمنفذ، مع سلام عند الاكتضاء، تؤدي إلى السطح. وينبغي ألا تتباعد المنفذ فيما بينها بأكثر من 40 متراً؛
 - (ix) مزود بمخاليق على امتداد المنفذ الجانبي تقع على مسافات لا تزيد عن 45 متراً إذا كان طول السطح المكتسوب المراد عبوره أكثر من 70 متراً. وينبغي أن يكون كل ملجأ كافياً

لا يواء شخص واحد على الأقل وأن يكون سداً بحيث يوفر الحماية من الأحوال الجوية في مقدمة السفينة ويمسرتها ويمسرتها.

- (د) ممشى جانبي دائم يقع في مستوى سطح المانم أو في أقرب موقع مستطاع عن مركز السفينة، وله نفس خصائص المنفذ الجانبي المُبين في الفقرة (هـ)، باستثناء حواجز الأقدام. وفي السفن من النوع "باء" * (المصرح لها بنقل السوائل الساخنة) حيث لا يقل ارتفاع حشوات المنفذ وغطاء المنفذ المُركب عن متر واحد، يمكن اعتبار حشوات المنافذ العنبرية مشكلة لجانب واحد من الممشى الجانبي بشرط أن تُركب صفان من الأسبجة 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 مركبة 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 لتثبيتها 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 رُكبت حبل سلكي فيبني تزويدها سدادات لكفالة بحكام ثدھا
- (ب) في الحالات التي يكون فيها ذلك ضرورياً لتسهيل السفينة بصورة عادية، تُقبل الحبال السلكية الفولاذية عوضاً عن الأسبجة الحاجزة.
- (ج) في الحالات التي يكون فيها ذلك لازماً لتسهيل السفينة بصورة عادية، تُقبل السلاسل المركبة بين الدعامات الثابتة عوضاً عن الأسبجة الحاجزة.
- (د) إذا رُكبت دعامات، تُعزّز كل دعامه من ثلاث دعامت بكثيفة أو بدعامه.
- (هـ) ينبغي أن تكون الدعامات المتحركة أو المزودة بمفصلات قابلة للإغلاق في الوضع العمودي.
- (و) إتاحة منفذ المرور 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 المنافذ التي يقل طولها عن 100 متر، يمكن أن يُخفض العرض الأدنى لمنصة المنفذ الجانبي أو الممشى الجانبي على مستوى السطح، المقام وفقاً للفقرتين (2)(ب) أو (ب) أعلاه على التوالي إلى 0,6 متر.

<p style="text-align: center;">اللحظة 26</p> <p style="text-align: center;">شروط خاصة بالتحديدات المتعلقة بالسفن من النوع " ألف "</p> <p style="text-align: center;">أغلفة الآلات</p> <p>(1) توفر الحماية لأغلفة آلات السفن من النوع " ألف " على النحو المحدد في اللوحة 27 ، بأحدى الترتيبات التالية :</p> <p>(أ) كوتل مغلق أو برج لا يقل ارتفاعه عن الارتفاع المعتاد ؛</p> <p>(ب) غرفة سطح ذات ارتفاع مماثل ومثانة مكافئة .</p> <p>(2) غير أنه يجوز أن تكون أغلفة الآلات مكشوفة إذا لم توجد منافذ تُمكن من النفاذ مباشرة من سطح العائم إلى مكان الآلات . ومن المقبول أن يوجد في أغلفة الآلات باب يستوفي المواصفات المنصوص عليها في اللوحة 12 ، بشرط أن يؤدي إلى حين أو يمرر ذي مثانة مكافئة للأغلفة ومفصول عن السلم المفضي إلى غرفة الآلات بباب ثان صمود للأحوال الجوية ومصنوع من الفولاذ أو من مادة مكافئة له .</p> <p style="text-align: center;">الممرات والمنافذ</p> <p>(3) يُقام في السفن من النوع " ألف " منفذ جانبي دائم يُعد وفقاً لأحكام اللوحة 25-1(2) (هـ) على مستوى سطح المنشأة العلوية بين الكوتل ومنصف البرج أو غرفة السطح ، إن وجدت . ويعتبر الترتيب الوارد في الفقرة 1-25(2) (أ) وسيلة نفاذ مكافئة تقوم مقام المنفذ الجانبي .</p> <p>(4) ينبغي كفالة العبور الآمن من المنفذ الجانبي إلى أماكن إقامة الطاقم المختلفة والتنقل بين أماكن إقامة الطاقم ومكان الآلات أيضاً .</p> <p style="text-align: center;">المنافذ العنبرية</p> <p>(5) تُزوّد المنافذ العنبرية المقامة في سطح العائم وسطح القلعة الأمامية أو فوق صناديق التمدد في السفن من النوع " ألف " بأغطية سدودة للماء من الفولاذ أو من مادة مكافئة له .</p> <p style="text-align: center;">نظم تصريف المياه</p> <p>(6) تُزوّد السفن التي بها كتفين طويين 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 نظاماً مكافئاً لتصريف المياه . وينبغي أن تكون الحافة العليا نصفية خط النعمر الطولي منخفضة قدر المستطاع .</p> <p>(7) وفي الحالات التي تكون فيها المنشآت العلوية مترابطة بصناديق ، يُركب درابزين مفتوح على كامل امتداد الأجزاء المكشوفة من سطح العائم .</p>	<p style="text-align: center;">الفصل III</p> <p style="text-align: center;">عائم السفن</p> <p style="text-align: center;">اللحظة 27</p> <p style="text-align: center;">أنواع السفن</p> <p>(1) لأغراض حساب العائم ، تُقسّم السفن إلى النوع " ألف " والنوع " باء " .</p> <p style="text-align: center;">السفن من النوع " ألف "</p> <p>(2) السفينة من النوع " ألف " هي سفينة :</p> <p>(أ) صُنعت لنقل شحنات من السوائل السائبة فقط ؛</p> <p>(ب) يكون فيها أسطح المكشوف متكامل إلى درجة كبيرة وليس بها سوى منافذ صغيرة تؤدي إلى خبورات البضائع ، مغلقة بأغطية مزوّدة بحمايا سدودة للماء مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ؛ و</p> <p>(ج) يكون فيها مستوى نفاذية خبورات البضائع المحملة منخفضاً .</p> <p>(3) ينبغي أن تكون سفن من النوع " ألف " التي يتجاوز طولها 150 متراً وقل العائم المحدد لها عن العائم المحدد لسفينة من النوع " باء " ، قادرة ، عند تحميلها وفقاً لمتطلبات الفقرة (11) ، على مقاومة غمر أي خبيرة أو خبورات ، بمعزل 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 خبيرة قابلة للغمر ولكنها ذات معدل نفاذية قدره 0,85 .</p> <p>(4) يُحدد للسفن من النوع " ألف " عائم لا يقل عن العائم المبين في الجدول 1.28 :</p> <p style="text-align: center;">السفن من النوع " باء "</p> <p>(5) تعتبر جميع السفن التي لا تقع في نطاق الأحكام المتعلقة بالسفن من النوع " ألف " الواردة في الفقرتين (2) و(3) سفناً من النوع " باء " .</p> <p>(6) في حالة السفن من النوع " باء " ، التي توجد فيها في الموضع 1 أغطية منافذ عنبرية يمكن ، بالإن من الإدارة ، أن تستوفي المتطلبات الواردة في اللوحة 15 ، (باستثناء الفقرة (6)) أو المزودة بنظم الأحكام الاغلاقات مقبولة بموجب أحكام اللوحة 16(6) ، تُحدد العائم على أساس القيم المبينة في الجدول 2.28 ، مُزادة بالقيم المبينة في الجدول 1.27 :</p>																																																																																																																																																																																																
<p>زيادة العائم فوق عائم السفينة الأساسي للسفن من النوع " باء " ، والسفن التي بها أغطية منافذ عنبرية تستوفي أحكام اللوحة 15 (باستثناء الفقرة (6))</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>طول السفينة (متر)</th> <th>زيادة العائم (ململمتر)</th> <th>طول السفينة (متر)</th> <th>زيادة العائم (ململمتر)</th> <th>طول السفينة (متر)</th> <th>زيادة العائم (ململمتر)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>108</td><td>50</td><td>139</td><td>175</td><td>170</td><td>290</td></tr> <tr><td>109</td><td>52</td><td>140</td><td>181</td><td>171</td><td>292</td></tr> <tr><td>110</td><td>55</td><td>141</td><td>186</td><td>172</td><td>294</td></tr> <tr><td>111</td><td>57</td><td>142</td><td>191</td><td>173</td><td>297</td></tr> <tr><td>112</td><td>59</td><td>143</td><td>196</td><td>174</td><td>299</td></tr> <tr><td>113</td><td>62</td><td>144</td><td>201</td><td>175</td><td>301</td></tr> <tr><td>114</td><td>64</td><td>145</td><td>206</td><td>176</td><td>304</td></tr> <tr><td>115</td><td>68</td><td>146</td><td>210</td><td>177</td><td>306</td></tr> <tr><td>116</td><td>70</td><td>147</td><td>215</td><td>178</td><td>308</td></tr> <tr><td>117</td><td>73</td><td>148</td><td>219</td><td>179</td><td>311</td></tr> <tr><td>118</td><td>76</td><td>149</td><td>224</td><td>180</td><td>313</td></tr> <tr><td>119</td><td>80</td><td>150</td><td>228</td><td>181</td><td>315</td></tr> <tr><td>120</td><td>84</td><td>151</td><td>232</td><td>182</td><td>318</td></tr> <tr><td>121</td><td>87</td><td>152</td><td>236</td><td>183</td><td>320</td></tr> <tr><td>122</td><td>91</td><td>153</td><td>240</td><td>184</td><td>322</td></tr> <tr><td>123</td><td>95</td><td>154</td><td>244</td><td>185</td><td>325</td></tr> <tr><td>124</td><td>99</td><td>155</td><td>247</td><td>186</td><td>327</td></tr> <tr><td>125</td><td>103</td><td>156</td><td>251</td><td>187</td><td>329</td></tr> <tr><td>126</td><td>108</td><td>157</td><td>254</td><td>188</td><td>332</td></tr> <tr><td>127</td><td>112</td><td>158</td><td>258</td><td>189</td><td>334</td></tr> <tr><td>128</td><td>116</td><td>159</td><td>261</td><td>190</td><td>336</td></tr> <tr><td>129</td><td>121</td><td>160</td><td>264</td><td>191</td><td>339</td></tr> <tr><td>130</td><td>126</td><td>161</td><td>267</td><td>192</td><td>341</td></tr> <tr><td>131</td><td>131</td><td>162</td><td>270</td><td>193</td><td>343</td></tr> <tr><td>132</td><td>136</td><td>163</td><td>273</td><td>194</td><td>346</td></tr> <tr><td>133</td><td>142</td><td>164</td><td>275</td><td>195</td><td>348</td></tr> <tr><td>134</td><td>147</td><td>165</td><td>278</td><td>196</td><td>350</td></tr> <tr><td>135</td><td>153</td><td>166</td><td>280</td><td>197</td><td>353</td></tr> <tr><td>136</td><td>159</td><td>167</td><td>283</td><td>198</td><td>355</td></tr> <tr><td>137</td><td>164</td><td>168</td><td>285</td><td>199</td><td>357</td></tr> <tr><td>138</td><td>170</td><td>169</td><td>287</td><td>200</td><td>358</td></tr> </tbody> </table> <p>يُستخرج عائم السفن في الأطوار الوسيطة بالاستكمال الخطي.</p> <p>تتولى الإدارة أمر السفن التي يزيد طولها عن 200 متر -</p> <p style="text-align: center;">الجدول 1.27</p> <p>(7) في السفن من النوع " باء " ، التي توجد فيها في الموقع 1 منافذ عنبرية مزوّدة بأغطية تستوفي متطلبات اللوحة 16 (2) إلى (5) ، يُحدد العائم ، باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرات (8) إلى (13) على أساس الجدول 2.28 .</p>	طول السفينة (متر)	زيادة العائم (ململمتر)	طول السفينة (متر)	زيادة العائم (ململمتر)	طول السفينة (متر)	زيادة العائم (ململمتر)	108	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	<p>(8) يُحدد لأي سفينة من النوع " باء " يتجاوز طولها 100 متر عائم يقل عن العائم المحدد بموجب الفقرة (7) ، بشرط أن تستوفي الإدارة ، فيما يتعلق بحجم التخفيض الممنوح ، مما يلي :</p> <p>(أ) ملائمة القادير المتخذة لحماية الطاقم ؛</p> <p>(ب) ملائمة أنظمة تصريف المياه ؛</p> <p>(ج) استبقاء الأغطية في الموقع 1 والموقع 2 لأحكام اللوحة 11(1) إلى (5) و(7) ؛</p> <p>(د) ينبغي أن تكون السفينة ، عند تحميلها وفقاً لمتطلبات الفقرة (11) ، قادرة على تحمل غمر أي خبيرة أو خبورات ، 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 متراً ، تعتبر أماكن الآلات خبيرة معرضة للغمر ، ولكن مع معدل نفاذية قدره 0,85 .</p> <p>(9) عند حساب عائم السفن من النوع " باء " المستوفية لمتطلبات الفقرات (8) ، (11) ، (12) و(13) ، لا تخفض القيم المستمدة من الجدول 2.28 بأكثر من 60% من الفرق بين تقييم الأساسات الواردة في الجدولين 1.28 و2.28 بالنسبة لطول السفن المعنية .</p> <p>(10) (أ) يجوز زيادة تخفيض العائم الأساسي المسوح 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 :</p> <p>(i) اللوحة 26 ، باستثناء الفقرة (5) ، كما لو كانت السفينة من النوع " ألف " ؛</p> <p>(ii) الفقرات (8) ، (11) و(13) ؛ و</p> <p>(iii) الفقرة (12) ، على افتراض أن أي فاصل نشائي مستمرض سيكون ، على امتداد طول السفينة ، مصلاً يعطب ، بحيث تتعرض خبورتان متجاورتان وفعالان على طول السفينة للغمر في وقت واحد ، غير أن هذا المعطّل لن يمس التواصل الإنشائي المحيطة بمكان الآلات .</p> <p>(ب) إذا تجاوز طول مثل هذه السفينة 150 متراً ، تعتبر أماكن الآلات خبيرة معرضة للغمر ، ولكن بنفاذية قدرها 0,85 .</p> <p style="text-align: center;">حالة التحميل الأولية</p> <p>(11) تحدد حالة التحميل الأولية على النحو التالي :</p> <p>(أ) تُحمل السفينة إلى خط تحميلها الصيفي على افتراض إسفواء الصائب</p> <p>(ب) عند حساب مركز الثقل العمودي ، تطبق المعايير التالية :</p> <p>(i) تجانس البضائع المحملة ؛</p>
طول السفينة (متر)	زيادة العائم (ململمتر)	طول السفينة (متر)	زيادة العائم (ململمتر)	طول السفينة (متر)	زيادة العائم (ململمتر)																																																																																																																																																																																												
108	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																																																																																																																																																																																												

<p>(ii) تُعتبر جميع حُجيرات البصايع ، باستثناء تلك المنشأ إليها في الفقرة الفرعية (3) ، ولكن بما في ذلك الحُجيرات المزعم ملازمًا جزئيًا ، محملة تمامًا ؛ ما عدا في حالة البضائع السائلة حيث تُعتبر كل حُجيرة مملوءة بنسبة 98% ؛</p> <p>(iii) إذا كانت السفينة مصممة للعمل بنحد تحميلها الصفي مع وجود حُجيرات فارغة ، تُعتبر هذه الحُجيرات فارغة ؛ بشرط ألا يقل ارتفاع مركز النقل المحسوب على هذا النحو عن الارتفاع المحسوب بموجب الفقرة الفرعية (2) ؛</p> <p>(iv) تُعتبر جميع الصهاريج والنضاعات المعدة للسوائل والمؤمن الاستهلاكية مملوءة بنسبة 50% من طاقتها الإجمالية . ويُفترض ، لكل نوع من السوائل ، وجود صهريجين عرضيين على الأقل أو صهريج محوري واحد على الأقل يسطح طفيف أسمى ، على أن يتم اختيار الصهريج أو مجموعة الصهاريج التي يكون فيها تأثير الأسطح المطبقة هو الأعلى ؛ وفي كل صهريج يُعتبر مركز ثقل المحتويات هو مركز حجم الصهريج . ويُفترض 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 ؛</p> <p>(v) يُؤخذ في الاعتبار التأثير الأسمى للسطح المطبق عند زاوية ميلان لا تزيد عن 5° في كل حُجيرة تحتوي على سائل ، على نحو ما هو مبين في الفقرة الفرعية (2) ، باستثناء الحُجيرات التي تحتوي على سائل استهلاكية وفقًا للقرة الفرعية (4) ، ويمكن أيضًا استخدام التأثير الفعلي للسطح المطبق ، بشرط أن تكون طرق الحساب مقبولة لدى الإدارة ؛</p> <p>(vi) بحسب الثقل على أساس التقييم الثابتة لجانبية المواد المبنية لأداء :</p> <table border="1" data-bbox="611 828 873 964"> <tr> <td>المياه المالحة</td> <td>1,025</td> </tr> <tr> <td>المياه العذبة</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>زيت الوقود</td> <td>0,950</td> </tr> <tr> <td>زيت الديزل</td> <td>0,900</td> </tr> <tr> <td>زيت التزليق</td> <td>0,900</td> </tr> </table> <p>افتراضات العطب</p> <p>(12) بالنسبة لطبيعة العطب المُتَـمَرَّض تطبيق المبادئ التالية :</p> <p>(أ) يُفترض في جميع الحالات أن يمتد نطاق العطب عموديًا من خط الأساس إلى الأعلى دون حدود .</p> <p>(ب) يعادل نطاق العطب المستعرض B/5 أو 11,5 متر ، أيهما أقل ، مقياسًا من جدار السفينة إلى الداخل عموديًا حتى المحجور ، عند مستوى خط التحميل السفلي .</p> <p>(ج) إذا تشعب عطب يقل نطاقه عن النطاق المحدد في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) في حالة أشد سوءً ، يُؤخذ في الاعتبار في هذا النطاق الأقل .</p> <p>(د) باستثناء الحالات التي تنص فيها الفقرة (12)(أ) على خلاف ذلك ، يُقاس العطب على حُجيرة واحدة بين الفواصل الانتنائية للمستعرضة المجاورة ، بشرط ألا يقع الفاصل الطولي للداخلية للحجيرة داخل النطاق المستعرض للعطب المُفترض ؛ ويُفترض أن تكون الفواصل الانتنائية</p>	المياه المالحة	1,025	المياه العذبة	1,000	زيت الوقود	0,950	زيت الديزل	0,900	زيت التزليق	0,900	<p>المستعرضة للصهاريج الجانبية التي لا تمتد على كامل عرض السفينة خالية من العطب ، بشرط أن يتجاوز طولها النطاق المستعرض للعطب المُفترض المحدد في الفقرة الفرعية (ب) .</p> <p>إذا وجدت في الفواصل الانتنائية المستعرض درجات أو تجاوز لا يتجاوز طولها 3 أمتار ، وإذ أُدخِل النطاق المستعرض للعطب المُفترض على النحو المحدد في الفقرة الفرعية (ب) ، يمكن أن يعتبر هذا الفاصل الانتنائي المستعرض سائدًا وأن تُعتبر الحُجيرة المجاورة قابلة للعمز بمفردها . أما إذا وجدت في الفواصل الانتنائية المستعرض درجة أو تجاوز يتجاوز طولها 3 أمتار داخل النطاق المستعرض للعطب المُفترض ، فتُعتبر الحُجيرات المجاورتان لهذا الفاصل الانتنائي مغمورتين - ولا يعتبر التجويف المكون من فاصل المؤخرة الانتنائي وأعلى الصهريج الواقع في طرف المؤخرة تجربًا لأغراض هذه اللائحة .</p> <p>(جـ) إذا وقع فواصل الانتنائية المستعرض الرئيسي داخل النطاق المستعرض للعطب المُفترض وكان به تجويف يتجاوز طولها 3 أمتار باتجاه قاع مزدوج أو صهريج جانبي ، يعتبر القاع المزدوج أو الصهاريج الجانبية المجاورة للجزء المحجور من الفواصل الانتنائية الرئيسي المستعرض مترافقًا في العطب ، وإذا كان بهذا الصهريج الجانبية فتحات تتلف إلى غير واحد أو عدة عناصر ، مثل فتحات التخذية بالصوب ، يُعتبر هذا العطب أو العناصر مترافقًا/متزامنة في العطب . وبالمثل ؛ في السفن المصممة لحمل البضائع السائلة ، إذا وجدت في صهريج جانبي فتحات مغلقة على الحُجيرات المجاورة ، تُعتبر هذه الحُجيرات المجاورة فارغة ومتزامنة في العطب . وينطبق هذا الحكم حتى في الحالات التي تكون فيها هذه الفتحات مزودة بأنظمة إغلاق ، باستثناء الصمامات السكينية الأمريكية في الفواصل الانتنائية بين الصهاريج ، وحيث يكون التحكم في الصمامات من السطح . وتُعتبر أعلية فتحات الولوح المزودة بمزلاجات متقاربة مكافئة للواصل الانتنائية الخالية من الفتحات ، باستثناء فتحات الصهاريج إحصائية العلوية المتحركة بين العنابر .</p> <p>(د) في الحالات التي يفترض فيها عطب أي حُجيرتين طوليتين متجاورتين ، ينبغي أن تتعدد الفواصل الانتنائية العرضية الرئيسية المدورة للماء بما لا يقل عن 17,2 أو 14,5 متر ، أيهما أقل ، لكي تُعتبر هذه الفواصل فعالة . وفي الحالات التي تتعدد فيها الفواصل الانتنائية المستعرضة بمسافة أقل ، يُفترض عدم وجود فاصل أو أكثر من هذه الفواصل للحصول على أدنى حد من البناء بين الفواصل الانتنائية .</p> <p>حالة التوازن</p> <p>(13) تُعتبر حالة التوازن مرضية بعد العطب في الحالات التالية :</p> <p>(أ) إذا كان خط الماء النهائي بعد العطب ، مع الأخذ في الاعتبار زيادة الغاطس والعطب والميل الطولي ، وإفتًا أسفل الحافة السفلى لأي فتحة يمكن أن يتم عبرها العطب الفارز ، وتشمل هذه الفتحات أنابيب الهواء ومراوح المنوية (حتى وإن استوفيت متطلبات اللائحة (4)19) والفتحات التي تغلق بأبواب مسمدة للأحوال الصوية (حتى وإن استوفيت متطلبات اللائحة (12) ؛ أو أعطية الفتحات المنوية (حتى وإن استوفيت متطلبات اللائحة (1)16) إلى (5) ؛ ويجوز استثناء الفتحات المغلقة بأغطية فتحات الولوح والكور ذات الأغطية المسطحة (المستوفية لمتطلبات اللائحة (18) ، وأعطية فتحات عناصر البضائع من النوع المحدد في اللائحة (2)17) ، والأبواب المرالفة المدورة للماء التي تغلق وتفتح عن بعد (المستوفية لمتطلبات اللائحة (23)) . أما في حالة الأبواب التي تفصل مكان الآلات الرئيسية من حُجيرة جهاز التوجيه ، فيجوز أن تكون الأبواب المتزلفة المدورة للماء مزودة بموصلات سريعة الإغلاق تظل مغلقة في البحر عندما لا تستخدم الأبواب ، على أن تكون العتبة السفلى لهذه الأبواب فوق خط التحميل السفلي .</p>																																																																																																																																																																																																																																																				
المياه المالحة	1,025																																																																																																																																																																																																																																																														
المياه العذبة	1,000																																																																																																																																																																																																																																																														
زيت الوقود	0,950																																																																																																																																																																																																																																																														
زيت الديزل	0,900																																																																																																																																																																																																																																																														
زيت التزليق	0,900																																																																																																																																																																																																																																																														
<p>(ب) إذا وقعت الأنابيب والتوصيلات أو الأفتاق في نطاق العطب المُفترض المحدد في الفقرة (12)(ب) ، تتخذ الترتيبات الكفيلة بتكادى امتداد العطب التدريجي إلى حُجيرات غير الحُجيرات المُفترض أنها قابلة للعمز في عمليات الحساب المتعلقة بكل حالة من حالات العطب .</p> <p>(ج) إذا كانت زاوية الميلان بفعل العطب غير المتناسق لا تتجاوز 15° ، ولم يكن أي جزء من السطح مغمورًا ، يجوز قبول زاوية ميلان قدرها 17° .</p> <p>(د) إذا كان الارتفاع البيني في حالة العطب إيجابيًا .</p> <p>(هـ) إذا كان أي جزء من السطح يقع خارج الحُجيرة المُفترض غمرها في حالة معينة من العطب مغمورًا ، أما إذا أُعتبر مغمورًا في حالة العطب مثيرًا للشكوك ، فينبغي دراسة الأثران النهائي . ويمكن أن يُعتبر هذا الأثران كافيًا إذا كان نطاق منحنى ذراع الاستدلال لا يقل عن 20° انطلاقًا من وضع التوازن ، وإذا كان ذراع الاستدلال الأقصى يُعادل 0,1 متر على الأقل داخل هذا النطاق . وينبغي ألا تقل المساحة الواقعة داخل نطاق منحنى ذراع الاستدلال عن 0,0175 متر - رادبان وتأخذ الإدارة في الحسبان المخاطر المحتملة نشؤها من الفتحات المصممة أو غير المصممة التي يُمكن أن تتعرض للعمز بصورة مؤقتة داخل نطاق الأثران النهائي .</p> <p>(و) إذا رأت الإدارة أن الأثران كافٍ أثناء مراحل العطب الوسيطة .</p> <p>السفن الخالية من وسائل الدفع</p> <p>(14) يُحدد عائم سفن التصوين 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 " :</p> <p>(أ) يُبنى على الإدارة أن تتحقق بصورة خاصة من توازن الصنادل التي تتقل بضائع على السطح المكتشوف . ولا تحمل البضائع السطحية إلا على الصنادل التي يحدد لها عائم من النوع " باء " العادي .</p> <p>(ب) غير أن متطلبات اللوائح 25 ، (26)3 ، (26)4 و39 لا تنطبق على الصنادل غير المزودة بطواقم .</p> <p>(ج) يُحدد للصنادل غير المزودة بطواقم التي لا توجد في سطح عائمها سوى ملفد صغيرة مغلقة بأغطية مزودة بحشايا سدودة للماء مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ، عائم يقل بمقدار 25% عن العرائم المصنوية وفقًا لهذه الأحكام .</p> <table border="1" data-bbox="611 2308 873 2498"> <tr> <td>اللائحة 28</td> <td>جدول العائم</td> </tr> </table> <p>السفن من النوع " ألف "</p> <p>(1) يُحدد العائم الأساسي للسفن من النوع " ألف " من الجدول 1.28 :</p>	اللائحة 28	جدول العائم	<p>الجدول 1.28</p> <p>جدول العائم للسفن من النوع " ألف "</p> <table border="1" data-bbox="1201 1493 1900 2498"> <thead> <tr> <th>طول السفينة (م)</th> <th>العائم (ملمتر)</th> <th>طول السفينة (م)</th> <th>العائم (ملمتر)</th> <th>طول السفينة (م)</th> <th>العائم (ملمتر)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>24</td><td>200</td><td>51</td><td>455</td><td>78</td><td>814</td></tr> <tr><td>25</td><td>208</td><td>52</td><td>467</td><td>79</td><td>828</td></tr> <tr><td>26</td><td>217</td><td>53</td><td>478</td><td>80</td><td>841</td></tr> <tr><td>27</td><td>225</td><td>54</td><td>490</td><td>81</td><td>855</td></tr> <tr><td>28</td><td>233</td><td>55</td><td>503</td><td>82</td><td>869</td></tr> <tr><td>29</td><td>242</td><td>56</td><td>516</td><td>83</td><td>883</td></tr> <tr><td>30</td><td>250</td><td>57</td><td>530</td><td>84</td><td>897</td></tr> <tr><td>31</td><td>258</td><td>58</td><td>544</td><td>85</td><td>911</td></tr> <tr><td>32</td><td>267</td><td>59</td><td>559</td><td>86</td><td>926</td></tr> <tr><td>33</td><td>275</td><td>60</td><td>573</td><td>87</td><td>940</td></tr> <tr><td>34</td><td>283</td><td>61</td><td>587</td><td>88</td><td>955</td></tr> <tr><td>35</td><td>292</td><td>62</td><td>600</td><td>89</td><td>969</td></tr> <tr><td>36</td><td>300</td><td>63</td><td>613</td><td>90</td><td>984</td></tr> <tr><td>37</td><td>308</td><td>64</td><td>626</td><td>91</td><td>999</td></tr> <tr><td>38</td><td>316</td><td>65</td><td>639</td><td>92</td><td>1014</td></tr> <tr><td>39</td><td>325</td><td>66</td><td>653</td><td>93</td><td>1029</td></tr> <tr><td>40</td><td>334</td><td>67</td><td>666</td><td>94</td><td>1044</td></tr> <tr><td>41</td><td>344</td><td>68</td><td>680</td><td>95</td><td>1059</td></tr> <tr><td>42</td><td>354</td><td>69</td><td>693</td><td>96</td><td>1074</td></tr> <tr><td>43</td><td>364</td><td>70</td><td>706</td><td>97</td><td>1089</td></tr> <tr><td>44</td><td>374</td><td>71</td><td>720</td><td>98</td><td>1105</td></tr> <tr><td>45</td><td>385</td><td>72</td><td>733</td><td>99</td><td>1120</td></tr> <tr><td>46</td><td>396</td><td>73</td><td>746</td><td>100</td><td>1135</td></tr> <tr><td>47</td><td>408</td><td>74</td><td>760</td><td>101</td><td>1151</td></tr> <tr><td>48</td><td>420</td><td>75</td><td>773</td><td>102</td><td>1166</td></tr> <tr><td>49</td><td>432</td><td>76</td><td>786</td><td>103</td><td>1181</td></tr> <tr><td>50</td><td>443</td><td>77</td><td>800</td><td>104</td><td>1196</td></tr> <tr><td>105</td><td>1212</td><td>168</td><td>2240</td><td>231</td><td>2880</td></tr> <tr><td>106</td><td>1228</td><td>169</td><td>2254</td><td>232</td><td>2888</td></tr> <tr><td>107</td><td>1244</td><td>170</td><td>2268</td><td>233</td><td>2895</td></tr> <tr><td>108</td><td>1260</td><td>171</td><td>2281</td><td>234</td><td>2903</td></tr> <tr><td>109</td><td>1276</td><td>172</td><td>2294</td><td>235</td><td>2910</td></tr> <tr><td>110</td><td>1293</td><td>173</td><td>2307</td><td>234</td><td>2918</td></tr> <tr><td>111</td><td>1309</td><td>174</td><td>2320</td><td>237</td><td>2925</td></tr> <tr><td>112</td><td>1326</td><td>175</td><td>2332</td><td>238</td><td>2932</td></tr> <tr><td>113</td><td>1342</td><td>176</td><td>2345</td><td>239</td><td>2939</td></tr> <tr><td>114</td><td>1359</td><td>177</td><td>2357</td><td>240</td><td>2946</td></tr> <tr><td>115</td><td>1376</td><td>178</td><td>2369</td><td>241</td><td>2953</td></tr> <tr><td>116</td><td>1392</td><td>179</td><td>2381</td><td>242</td><td>2959</td></tr> <tr><td>117</td><td>1409</td><td>180</td><td>2393</td><td>243</td><td>2966</td></tr> <tr><td>118</td><td>1426</td><td>181</td><td>2405</td><td>244</td><td>2973</td></tr> </tbody> </table>	طول السفينة (م)	العائم (ملمتر)	طول السفينة (م)	العائم (ملمتر)	طول السفينة (م)	العائم (ملمتر)	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	234	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
اللائحة 28	جدول العائم																																																																																																																																																																																																																																																														
طول السفينة (م)	العائم (ملمتر)	طول السفينة (م)	العائم (ملمتر)	طول السفينة (م)	العائم (ملمتر)																																																																																																																																																																																																																																																										
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	234	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																																																																																																																																																																																																																																																										

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						
						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

تستخرج عوائم السفن ذات الأطوال بواسطة بالاستكمال الخطي - وتتولى الإدارة أمر السفن التي يتجاوز طولها 365 متراً .

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'											
العائم (مليمتراً)	طول السفينة (م)	العائم (مليمتراً)	طول السفينة (م)	العائم (مليمتراً)	طول السفينة (م)						
1609	116	721	70	200	24						
1630	117	738	71	208	25						
1651	118	754	72	217	26						
1671	119	769	73	225	27						
1690	120	784	74	233	28						
1709	121	800	75	242	29						
1729	122	816	76	250	30						
1750	123	833	77	258	31						
1771	124	850	78	267	32						
1793	125	868	79	275	33						
1815	126	887	80	283	34						
1837	127	905	81	292	35						
1859	128	923	82	300	36						
1880	129	942	83	308	37						
1901	130	960	84	316	38						
1921	131	978	85	325	39						
1940	132	996	86	334	40						
1959	133	1015	87	344	41						
1979	134	1034	88	354	42						
2000	135	1054	89	364	43						
2021	136	1075	90	374	44						
2043	137	1096	91	385	45						
2065	138	1116	92	396	46						
2087	139	1135	93	408	47						
2109	140	1154	94	420	48						
2130	141	1172	95	432	49						
2151	142	1190	96	443	50						
2171	143	1209	97	455	51						
2190	144	1229	99	467	52						
2209	145	1250	98	478	53						
2229	146	1271	100	490	54						
2250	147	1293	101	503	55						
2271	148	1315	102	516	56						
2293	149	1337	103	530	57						
2315	150	1359	104	544	58						
2334	151	1380	105	559	59						
2354	152	1401	106	573	60						
						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

4899	323	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 عوارض السفن ذات الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي . ويتولى الإدارة أمر السفن التي يتجاوز طولها 365 مترًا .

اللائحة 29
تصحیح عائم السفن التي يقل طولها عن 100 متر

يزاد العائم الأساسي للسفن من النوع "ب" 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
تصحیح المعامل الحجمي

في الحالات التي يكون فيها المعامل الحجمي (C_v) أكثر من 0,68 ، فإن العائم الأساسي المحدد في اللائحة 28 بصيغته المعدلة ، إذا كان ذلك منطوقاً ، بموجب اللوائح (8)27 ، (10)27 و 29 ، يضرب في المعامل :

$$\frac{C_v + 0.68}{1.36}$$

ولا ينبغي أن يتجاوز المعامل الحجمي 1,0 .

اللائحة 31
تصحیح العمق

(1) إذا كانت D أكثر من $\frac{L}{15}$ يزداد العائم بـ $R(nm)$ 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 للمغلقة المنفصلة وصناديق تمتد دون انقطاع من الأمام إلى الخلف ، وفي هذه الحالة يخضن العائم بالنسبة المعينة في الفقرة (1) .

(7) عندما يكون ارتفاع المنشأة العلوية أو الصندوق أقل من الارتفاع العادي المنطبق ، يُسمح بالتخفيض المحسوب بنسبة ارتفاع المنشأة العلوية الفعلية أو الصندوق الفعلي إلى الارتفاع القياسي المنطبق ، على النحو المحدد في اللائحة 33 .

اللائحة 32
تصحیح موقع خط السطح

عندما يكون العمق الفعلي مطابقاً إلى الطرف العلوي لخط السطح أكثر أو أقل من D ، ينبغي إضافة الفرق بين العمقين إلى العائم أو تقياسه منه .

اللائحة 32-1
تصحیح تجويف سطح العائم

(1) إذا كان سطح العائم تجويف ، لا يمتد حتى جانبي السفينة ، يُسمح للعائم المحسوب دون أخذ التجويف في الحسبان لمرعاة فقدان الطفو الناتج عن ذلك . وينبغي أن يكون التصحيح معادلاً للقيمة المتحصل عليها

عليها من قسمة حجم الفجوة على مساحة مقطع حد الماء في السفينة عند 85% من العمق المشكل الأكل (انظر الشكل 31-1) .

(2) ينبغي التصحيح لي إضافة إلى العائم المتحصل عليه بعد تطبيق جميع التصحيحات الأخرى ، باستثناء تصحيح ارتفاع المقدمة .

(3) عندما يكون العائم ، المصحح لمرعاة فقدان الطفو على النحو المبين أعلاه ، أكثر من العائم الهندسي الأدنى المحدد على أساس العمق الأقصى المشكل المتكامل حتى قاع الفجوة ، يمكن استخدام هذه القيمة الأخيرة .

الشكل 32-1.1

التصحيح هو القيمة المضافة إلى العائم التي تصاري :

$$\frac{1000A_p}{WP Area at 0.85D}$$

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 التوافقية للأطوال الوسيطة للسفينة بالاستكمال الخطي

اللائحة 34
طول المنشأة العلوية

(1) باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (2) ، يبادل طول المنشأة العلوية (3) متوسط طول أجزاء المنشأة العلوية الواقعة في نطاق الطول (L) .

إذا كان الفاصل الانشائي لمنشأة علوية محوفاً ، يُخصر الطول الفعلي للمنشأة العلوية بما يعادل مقطع التجويف في مسقط أفقي مصوراً على عرض المنشأة العلوية عند منتصف التجويف ، بحيث يكون التجويف غير متساوٍ حول خط المنتصف ، يعتبر الجزء الأكبر من التجويف منطبقاً على جانبي السفينة . ولا يلزم بالضرورة وجود سطح فوق التجويف .

(2) حين يمتد الفاصل الانشائي الطولي لمنشأة علوية مغلقة في شكل منحني نخب منطبق إلى ما بعد تقاطع الفاصل مع جانبي المنشأة العلوية ، يمكن زيادة طول المنشأة العلوية بما يعادل فاصلاً إنشائياً مكافئاً وتعادل هذه الزيادة على النطاق الأساسي والخلفي للقوس . ويمثل لحد الأقصى من القوس الذي يمكن أخذه في الحسبان لتحديد هذه الزيادة نصف عرض المنشأة العلوية مأخوذاً عند نقطة تقاطع الطرف المنحني للمنشأة العلوية مع جانب المنشأة العلوية .

بعد 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 ممتداً حتى فاصل انشائي لمنشأة علوية مكافئة في شكل قطع مكافئ . ويمثل هذا القطع المكافئ من نقطة الإمتداد الواقعة عند خط المنتصف ويمر عبر نقطة التقاء الفاصل الانشائي للمنشأة العلوية الفعلية مع جانبي الإمتداد حتى جداري السفينة . وينبغي أن ينحصر هذا القطع المكافئ تماماً في حدود المنشأة العلوية وأمداداتها .

إذا وقعت المنشأة العلوية إلى الداخل من جدار سفينة دون أن يتجاوز ذلك الحد المسموح به بموجب اللائحة 3 (10) ، بحسب الفاصل الانشائي المكافئ إستناداً إلى عرض المنشأة العلوية الفعلي (وليس عرض السفينة) .

(3) تعامل المنشآت العلوية ذات الفواصل الانشائية بالطريقة المماثلة على النحو التالي :

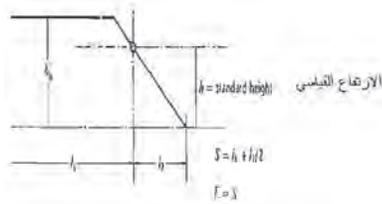
(أ) إذا كان ارتفاع المنشأة العلوية ، دون أخذ المنحني في الاعتبار ، يعادل الارتفاع القياسي أو يقل عنه ، يتم الحصول على الطول S على النحو المبين في الشكل 1.34 .

(ب) إذا كان الارتفاع أكثر من الارتفاع القياسي ، يتم الحصول على الطول S على النحو المبين في الشكل 1.34 .

(ج) تضيق 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



الشكل 2.34 ارتفاع منشأة علوية مجاوز 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 (10)3، يكون الطول الفعلي هو الطول معدلاً بالنسبة b/B ، حيث:
 - b تعادل عرض المنشأة العلوية مقاساً عند منتصف طولها؛ و
 - B تعادل عرض السفينة مقاساً 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 مخصصاً بنسبة الارتفاع الفعلي إلى الارتفاع القياسي. وحين يكون الارتفاع أكثر من الارتفاع القياسي، لا يتم إجراء أي زيادة للطول الفعلي للمنشأة العلوية (انظر الشكلين 1.34 و 2.34).
- حين يكون ارتفاع المنشأة العلوية، دون مراعاة الانحدار، التي بها فواصل الشائبة طرفية مائلة أقل من الارتفاع القياسي، يكون طولها الفعلي S هو طولها S المستخرج بالصورة المبينة في الشكل 1.34، مخصصاً 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 كورل أو قلعة مقدمة يقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي، يمكن مراعاة ارتفاع الكورل أو قلعة المقدمة بزيادة الارتفاع الفعلي بما يعادل الفرق بين منحنى الانحدار الفعلي والانحدار القياسي. ولا يُجري الخصم المعتاد بفرط الانحدار المنصوص عليه في اللائحة (16)38.

(4) يكون الطول الفعلي لسطح خلفي مرتفع، ذي فاصل انحنائي أمامي سائماً معادلاً لارتفاع هذا السطح، على ألا يتجاوز $0,6L$ كحد أقصى. وإذا لم يكن الفاصل الانحنائي سائماً، يعامل السطح الخلفي المرتفع معاملة كورل يقل ارتفاعه عن الارتفاع القياسي.

يُقاس الارتفاع الفعلي الأقصى، أي $0,6L$ ، للسطح الخلفي المرتفع من الخط المتعامد الخلفي، حتى وإن كانت السفينة تضم كورلاً بالإضافة 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 فعلاً (إلا استوفى الشروط التالية):

(أ) أن تكون مائلة للصندوق مكافئة لمائلة منشأة علوية على الأقل؛

(ب) أن تكون الفتحات العنبرية مقامة في سطح الصندوق وتكون عتارات وأغطية الفتحات العنبرية مستوية لمستويات اللوائح 13 إلى 16، وأن يفتح عرض مداد سطح الصندوق منفذاً جانبياً كافياً وجسوة جانبية وإفية. يجب أنه يجوز السماح بإقامة منافذ صغيرة مزودة بأغطية سدودة 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 سدودة للماء أو بوسائل أخرى مكافئة.

(هـ) أن تُركب في الأجزاء المكتسوفة من سطح العائم أسجة حاجزة ممتدة على نصف طول هذه الأجزاء، أو أن يتضمن الجزء الأسفل من الفواصل الأمامية مقطعاً منفذ التصريف لا يقل عن 33% من المساحة الكلية لهذه الفواصل - وفقاً لللائحة (2)24؛

(و) أن تكون أغطية الآلات محمية بالصندوق أو بمنشأة علوية لا يقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي، أو بغطاء سطح ذات ارتفاع مساوٍ لمائلة 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 طول الكورل للصندوق للفعال معادلاً لطول الصندوق الفعلي، مخصصاً 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، يخلص طوله الفعلي بما يعادل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي. وإذا كان ارتفاع عتارات الفتحات العنبرية في سطح الصندوق أقل من الارتفاع المطلوب بموجب اللائحة 1-14، يخلص ارتفاع الصندوق بما يعادل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع المطلوب للعتارات.

الجدول 1.37

نسبة الانخفاض للسفن من النوع "أ" و"ب"

نسبة الانخفاض لجميع أنواع المنشآت العلوية	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	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1 L
	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 انخفاض بالنسبة للسفن من النوع "ب" التي يقل فيها الطول الفعلي للقلعة المقدمة عن $0,07L$.

اللائحة 38

انحراف الاتجاه

عموميات

- (1) يُقاس الانحراف من جانب السطح إلى خط مرجعي يرسم بموازاة الصالبي ويمر عبر خط الانحراف في منتصف السفينة.
- (2) في السفن المصممة للإبحار بصالبي مائل، يُقاس الانحراف استناداً إلى خط مرجعي يرسم بموازاة خط التحميل التصميمي.
- (3) في السفن ذات السطح المنبسط والسفن التي بها منشآت علوية منفصلة يُقاس الانحراف عند سطح العائم.
- (4) في السفن التي تكون جوانبها العلوية غير مأوفة للشكل وتتضمن منحدرًا أو قاصلاً في الجوانب العلوية، يُقاس الانحراف على أساس لتعقب المكافئ في وسط السفينة.
- (5) في السفن التي بها منشأة علوية ذات ارتفاع قياسي ممتدة على طول سطح العائم بأكمله، يُقاس الانحراف عند سطح المنشأة العلوية. وإذا تجاوز الارتفاع القياسي الارتفاع القياسي، يضاف الفرق الأقل (Z) بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي إلى كل إحدائي رأسي طرفي. وبالمثل، يزداد الإحداثيان الرأسيان البيديان الواقعان على مسافة $1/6L$ و $1/3L$ من الخط المتعامد بما يعادل $0,444Z$ و $0,111Z$ على التوالي. وعند وجود كورل معلق أو قلعة مقدمة مغلقة فوق المنشأة العلوية، يمنح انحراف إضافي للكورل المعلق أو قلعة المقدمة المعنية، وفق الطريقة المبينة في الفقرة (12)، على النحو الموضح في الشكل 1.38.

(2) إذا كان ارتفاع الصندوق أقل من الارتفاع القياسي وكان ارتفاع عتارات قمة الصندوق أيضاً أقل من الارتفاع القياسي، أو كانت هذه العتارات غير موجودة أصلاً، يُعتبر ارتفاع الارتفاع الفعلي للصندوق بنسبة قصور ارتفاع عتارات اللوحة مضافاً للارتفاع القياسي. ولا يتم إجراء تعديلات في الارتفاع الفعلي للصندوق عند وجود فتحات صغيرة فقط على ارتفاعها عن الارتفاع القياسي علامة في سطح الصندوق. وهي 44 المائلة يمكن إستثناء العتارات من شرط الارتفاع القياسي.

(6) يمكن أن تعتبر الفتحات الصغيرة المتصلة بمساحة صندوق ذاتي صلب قمامة، بشرط استيفاء أحكام هذه الفقرة في جميع الحالات.

(7) يجوز أن تُركب مدافع سطح السفينة المشارة إليه في الفقرة (1)ب) في الجانب الخارجي من الفواصل الانحنائي للصندوق بشرط استيفاء الترتيب التالية:

(أ) يتيح المقادع المتكون على هذا السطح جانبياً لا يقل عرضه عن 450 مليمترًا على كل جانب من السفينة.

(ب) يتكون المدفع من لوح صلب مزود بتعلقات وألواح علوية فعالة.

(ج) يُركب المدفع في أعلى موقع ممكن فوق سطح المدفع. وعند حساب المدفع - يتم قياس ارتفاع الصندوق بما لا يقل عن 600 مليمترًا أو بما يعادل الفرق الفعلي بين أعلى الصندوق والعتاد، أي لهذا أقل.

(د) يكون الوصول إلى أنظمة تثبيت أنظمة الفتحات الضخمة خطاً من المدافع أو المنشآت العلوية.

(هـ) يقاس عرض الصندوق بين الفواصل الأمامية الخلفية للصندوق.

(7) عندما يكون الصندوق المأخوذ متخوة مثل القورل أو البرج أو قلعة المقلمة مصحلاً في حساب العائم، لا تأخذ فتحات في تلك الجزء من الفاصل الانحنائي الحسوك بين الصندوق والمنشأة العلوية ويحظر السماح بإقامة فتحات صغيرة مثل فتحات الألبيت والكورل، أو فتحات الألواح المزودة بأغطية مائلة بمساحين.

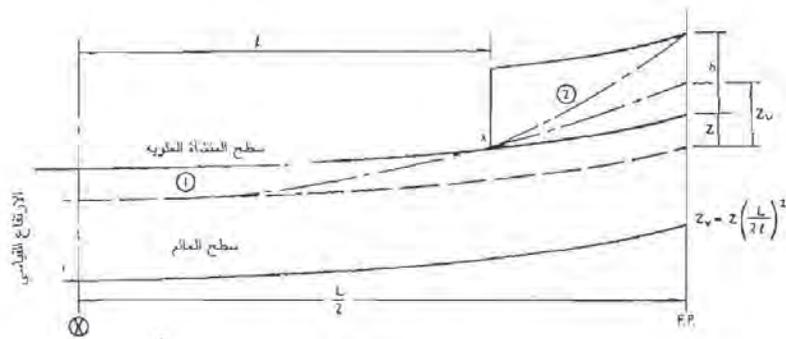
(8) يعني أن تكون عتارات الصندوق المنصبة في حساب السطح مائلة. ويجوز السماح بإقامة كورل من النوع الذي لا يفتح وفتحات ألواح صلبة حلسية.

اللائحة 37

الانخفاض الفعلي بالمنشآت العلوية والصناديق

(1) إذا كان الطول الفعلي للمنشآت العلوية والصناديق يعادل L ، يكون الانخفاض من السطح 350 مليمترًا لشعبية يبلغ طولها 24 مترًا و 350 مليمترًا لشعبية طولها 83 مترًا و $1,070$ مليمترًا لسفينة طولها 122 مترًا وأكثر. ويستخرج الانخفاض في الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي.

(2) إذا كان الطول الفعلي لفتحة للمنشآت العلوية والصناديق أقل من $6L$ ، يكون الانخفاض بنسبة مستدة من الجدول 1.37.

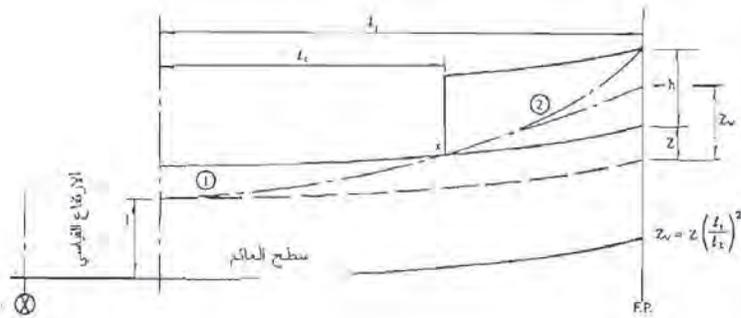


الشكل 1.38

(6) إذا كان انحراف سطح المنشأة العلوية المتعلقة مماثلاً على الأقل لانحراف سطح العائم المكتشف ، لا يؤخذ في الحسبان انحراف الجزء المتعلق من سطح العائم .

(7) إذا كان الكونول المعلق أو قلعة المقدمية المتعلقة ارتفاع قياسي وتجاوز الانحراف انحراف سطح العائم ، أو كان أكثر من الارتفاع القياسي ، تجري الزيادة في انحراف سطح العائم على النحو المتصور عليه في الفقرة (12)

إذا تكون الكونول أو قلعة المقدمية من طيقتين ، تطبق الطريقة المبينة في الشكل 2.38



الشكل 2.38

(10) وإذا تجاوز منحني 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 ، تجري تصحيحات بسيطة لزيادة الانحدار في الجزء الأمامي .

(12) إذا زيد الانحراف بالنسبة لكونول أو قلعة مقدمية تستخدم المعادلة التالية :

$$y = \frac{zL}{3L}$$

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 المعلق من الكونول أو قلعة المقدمية ، على ألا يتجاوز الطول $0,5L$ ؛

L تعادل طول السفينة على النحو المحدد في اللائحة (11) .

وتغطي المعادلة المبينة أعلاه منحني في شكل قطع مكافئ مماس لمنحني الانحراف الفعلي في سطح العائم يتقاطع مع الاحداثي الراسي لطرفي 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 المنحني . ويستخدم هذا المنحني 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 منحني الانحراف المفترض . ولهذا الغرض ، تعتبر y مساوية للفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع الأدنى للمنشأة العلوية مقاساً عند الخط المتعامد الخلفي/الأمامي .

(ج) في حالة السطح الخلفي المرتفع ، لا تُجرى إضافة 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 الإضافة الفرق بين الارتفاع الفعلي للسطح الخلفي المرتفع والارتفاع القياسي .

(د) إذا تضمن كونول أو قلعة مقدمية فواصل لاشيائية طرفية منحدره ، يُؤخذ الانحراف لمراعاة الارتفاع الزائد . وتستخدم المعادلة المبينة في الفقرة (12) ، على أن تكون القيم بالنسبة لـ L كما هو مبين في الشكل 3.38 .

تطبق التعريفات التالية في الشكلين 1.38 و 2.38 :

Z تكون Z كما هو محدد في الفقرة (5) ؛

Z_v تعادل Z_v الاحداثي الراسي لطرفي لمنحني قطع مكافئ مفترض يمر عبر النقطة X^* . وإذا كانت Z_v أكبر من $(Z + a)$ ، يعادل الاحداثي الراسي لطرفي $(Z + a)$ ، وفي هذه الحالة لا يؤخذ النقطة X^* ولا منحني (2) في الحسبان .

إذا تجاوز طول لمستوى الأول من منشأة العلوية $0,5L$ ، يبدأ المنحني الفعلي المكافئ المفترض في منتصف طول السفينة على النحو المبين في الشكل 1.38

منحني الانحراف القياسي

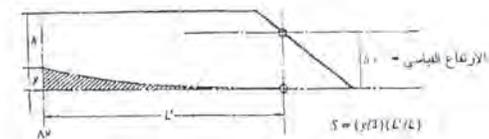
(8) يُبين الجدول 1.38 الاحداثيات الرأسية لمنحني الانحراف القياسي .

الجدول 1.38
منحني الانحراف القياسي
(L بالأمتار)

المعامل	الاحداثي الراسي (بالمتر)	الموضع	النصف الخلفي
1	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	الخط المتعامد الخلفي	النصف الخلفي
3	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	من الخط المتعامد الخلفي $1/6 L$	
3	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	من الخط المتعامد الخلفي $1/3 L$	
1	0	منتصف السفينة	النصف الأمامي
1	0	منتصف السفينة	
3	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	من الخط الأمامي $1/3 L$	
3	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	من الخط المتعامد الأمامي $1/6 L$	النصف الأمامي
1	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	لخط المتعامد الأمامي	

قياس الفوارق بالنسبة لمنحني الانحراف القياسي

(9) إذا اختلف منحني الانحراف عن الانحراف القياسي ، تُضرب الاحداثيات الرأسية الأربعة لكل منحني في المقدمة والمؤخرة بالمعاملات اللازمة المبينة في جدول الاحداثيات الرأسية أعلاه . ويحدد ثمن الفرق بين مجموع النواتج السلبية ومجموع نواتج القيم القياسية مقدار نقصان الانحراف في النصفين الأمامي والخلفي . ويحدد المتوسط الحسابي لزيادة 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 للنقص أو الزيادة في الانحراف (أنظر الفقرات من (9) إلى (11)) ، مضروباً فيما يلي :

$$0,75 - \frac{S}{2L}$$

حيث تعادل S الطول الكلي S للمنشآت العلوية المتعلقة حسب التعريف الوارد في اللائحة 34 ، دون التصديق .

الإضافة لمراعاة للنقص في الانحراف

(15) إذا كان الانحراف أقل من الانحراف القياسي ، يضاف تصحيح النقص في الانحراف إلى العالم (أنظر لفقرة (14)) .

الخصم بسبب الزيادة في الانحراف

(16) في السفن التي تغطي منشأها العلوية المتعلقة $0,5L$ قبل منتصف السفينة و $0,1L$ بعد منتصف السفينة ، يُخصم التصحيح المرتب على الزيادة في الانحراف المصوب وفقاً لأحكام الفقرة (14) ، من العالم ؛ وفي السفن الخالية من منشآت علوية مغلقة فعلي وسط سفينة ، لا تُجرى أي خصم من لعائم ؛ أما إذا غطت المنشأة العلوية المتعلقة أقل من $0,1L$ قبل منتصف السفينة و $0,1L$ بعد منتصف السفينة ، فيستخرج الخصم بالاستكمال الحظي . وينبغي أن يكون الخصم الأقصى المرتب على الزيادة في الانحراف بمعدل 125 مليوناً لكل 100 متر من الطول .

وعند تطبيق هذه الفقرة ، ينبغي أن يكون ارتفاع المنشأة العلوية متناسلاً 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 والطور الاحتياطي

(17) ينبغي ألا يقل ارتفاع المقدمة (F_0) ، المعروف بكروية المساندة العمودية عند الخط المتعامد الأمامي بين خط ثناء لسماط اللاتم الصوفي المسدود والصلب الطرفي التصميمي وأعلى السطح العلوي المكتشف عند الجانب عما يلي :

$$F_b = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2.08 + 0.609C_s - 1.603C_w - 0.0129(L/d))$$

حيث تعادل :

- F_b : الارتفاع الأدنى المحسوب في المقدمة ، بالمليمترات ؛
- L : الطول ، على النحو المعرف في اللاتحة 3 ، بالأمتار ؛
- B : العمق المشكل ، على النحو المحدد في اللاتحة 3 ، بالأمتار ؛
- d_f : الغاطس عند 58% من العمق D ، بالأمتار ؛
- C_s : المعامل الحجمي ، على النحو المحدد في اللاتحة 3 ؛
- C_w : معامل مساحة مقطع خط الماء إلى الأمام من $(L/2) \times B$ ؛
- A_{wf} : مساحة مقطع خط الماء إلى الأمام من $L/2$ عند الغاطس d_f بالأمتار التربيعية .

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) ناجماً عن انحراف ، ينبغي أن يمتد الانحراف على الأقل على 15% من طول السفينة مقاساً من الخط المتعامد الأمامي . وإذا كان ارتفاع المقدمة ناجماً 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 معلقة حسب التعريف الوارد في اللاتحة 3(10) .

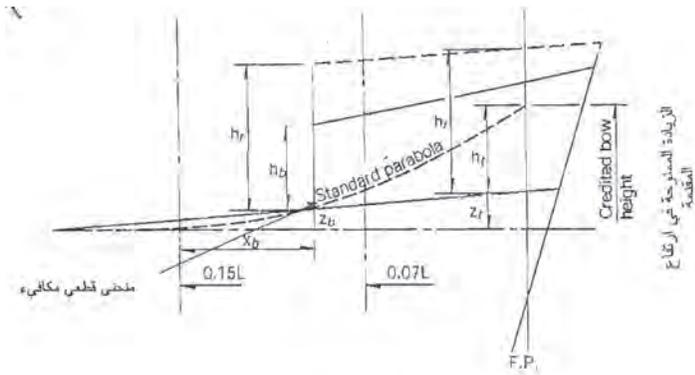
(3) يجوز للدارة أن تمنح استثناءات خاصة للسفن التي تحول متطلبات تشغيلها الاستثنائية دون استيفاء متطلبات الفقرتين (1) و(2) من هذه اللاتحة .

(4) (أ) يجوز أن يؤخذ انحراف سطح العائم في الاعتبار ، حتى وإن كان طول كلمة المقدمة أقل من $0.15L$ ، ولكن بشرط أن يتجاوز $0.07L$ ، على الأقل ارتفاع القلعة عن نصف الارتفاع القياسي لمنشأة علوية على النحو المحدد في اللاتحة 33 ، مقاساً بين $0.07L$ و الخط المتعامد الأمامي .

(ب) وإذا كان ارتفاع كلمة المقدمة أقل من نصف الارتفاع القياسي لمنشأة علوية ، على النحو المنصوص عليه في اللاتحة 33 ، تحدد الزيادة الممنوحة في ارتفاع المقدمة على النحو التالي :

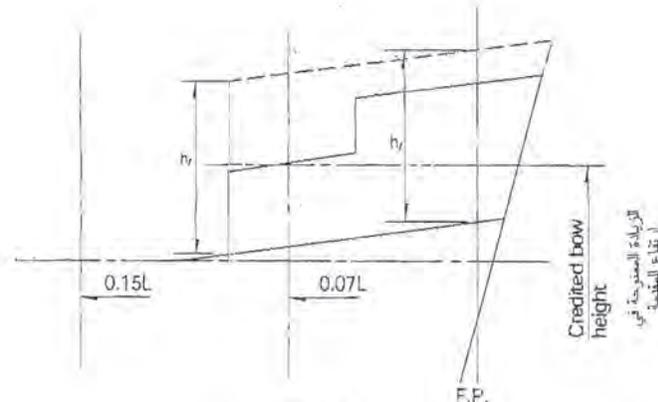
(i) إذا كان انحراف سطح العائم ممتداً من نقطة تقع وراء $0.15L$ ، تحدد الزيادة بمنحنى قطبي مكافئ يبدأ عند نقطة تقع في $0.15L$ خلف الخط المتعامد الأمامي على ارتفاع يعادل العمق المقاس عند منتصف السفينة ، ويمر عبر نقطة تقاطع الفاصل الانحنائي لقلعة المقدمة والسطح ويمتد إلى نقطة تقع عند الخط المتعامد الأمامي على ارتفاع لا يتجاوز مستوى سطح كلمة المقدمة (على النحو المبين في الشكل 1.39) . أما إذا كان الارتفاع المشار إليه h_b في الشكل 1.39 أقل من الارتفاع المشار إليه h_p ، فيجوز عندئذ الاستعاضة عن h_b في ارتفاع المقدمة الناتج .

(ii) إذا كان انحراف سطح العائم ممتداً على أقل من $0.15L$ ، أو إذا لم يكن هناك انحراف ، تحدد الزيادة بخط يبدأ من جانب سطح كلمة المقدمة عند $0.07L$ يرسم بموازاة خط الأمام من حتى الخط المتعامد الأمامي (على النحو المبين في الشكل 2.39) .



الشكل 1.39

$$h_r = z_b \left(\frac{0.15L}{x_b} \right)^2 - z_f$$



الشكل 1.39

1/2 نصف الارتفاع القياسي لمنشأة علوية على النحو المحدد في اللاتحة 33 .

(5) يكون لجميع السفن التي يحدد لها عائم من النوع "باء" ، علامت "مخالفات فريبت" و"مخالفات التيرابايت" و"مخالفات المار" * علم اعنيطي انصالي عند الطرف الأمامي ، وفي نطاق قدره $0.15L$ خلف خط المتعامد الأمامي ، يرمي ألا يكون مجموع المساحة المتعارضة بين خط التحميل الصيفي وعكابه السطح (A1) و (A2) في الشكل 3.39) والمساحة الممنوحة لمنشأة علوية معلقة ، إن وجدت ، (A3) أقل مما يلي :

$$0.15F_{max} + 0(L/3 - 10)L1000(m^2)$$

حيث :

$$F_{max} = (F_b + F_i) + F_j$$

- F_b : تعادل السطح الأمامي بالأمتار مأخوذاً من الجدول 2.28 ، مصححاً وفق اللاتحة 3(9) أو 3(10) ؛
- F_i : حسب مقتضى الحال ؛
- F_j : تعادل تصحيح المعامل الحجمي الوارد في اللاتحة 33 ؛
- F_k : تعادل تصحيح العمق بالنسبوسات كإزاء في اللاتحة 31 .



الشكل 3.39

اللاتحة 40
العائم الأدنى

العائم الصيفي

(1) العائم الصيفي الأدنى هو العائم المستند عن جداول الأوزان في اللاتحة 28 ، المعدل بالنسبوسات الواردة في اللاتحة 27 ، والمنطقة في الأوزان 10 ، 10 ، 31 و 12 و 31 و 38 ، واللاتحة 39 ، إذا كانت مخططة .

(2) لا يقل العائم في تسياء المألحة ، المحسوب وفقاً للفقرة (1) ، ولكن دون تصحيح لضغط السطح ، على النحو المنصوص عليه في اللاتحة 32 ، عن 50 ملليمتر . وفي السفن التي لها في المتوقع أفتحات عديدة من زواياها أو سطحيها لا تسوفي خطابات اللاتحة 3(1) إلى (5) أو اللاتحة 20 ، ينبغي ألا يقل العائم عن 150 ملليمتر .

* 2000 أيزو 2631-1 واللاتحة 2631-2 واللاتحة 2631-3 واللاتحة 2631-4 واللاتحة 2631-5 واللاتحة 2631-6 واللاتحة 2631-7 واللاتحة 2631-8 واللاتحة 2631-9 واللاتحة 2631-10 واللاتحة 2631-11 واللاتحة 2631-12 واللاتحة 2631-13 واللاتحة 2631-14 واللاتحة 2631-15 واللاتحة 2631-16 واللاتحة 2631-17 واللاتحة 2631-18 واللاتحة 2631-19 واللاتحة 2631-20 واللاتحة 2631-21 واللاتحة 2631-22 واللاتحة 2631-23 واللاتحة 2631-24 واللاتحة 2631-25 واللاتحة 2631-26 واللاتحة 2631-27 واللاتحة 2631-28 واللاتحة 2631-29 واللاتحة 2631-30 واللاتحة 2631-31 واللاتحة 2631-32 واللاتحة 2631-33 واللاتحة 2631-34 واللاتحة 2631-35 واللاتحة 2631-36 واللاتحة 2631-37 واللاتحة 2631-38 واللاتحة 2631-39 واللاتحة 2631-40 واللاتحة 2631-41 واللاتحة 2631-42 واللاتحة 2631-43 واللاتحة 2631-44 واللاتحة 2631-45 واللاتحة 2631-46 واللاتحة 2631-47 واللاتحة 2631-48 واللاتحة 2631-49 واللاتحة 2631-50 واللاتحة 2631-51 واللاتحة 2631-52 واللاتحة 2631-53 واللاتحة 2631-54 واللاتحة 2631-55 واللاتحة 2631-56 واللاتحة 2631-57 واللاتحة 2631-58 واللاتحة 2631-59 واللاتحة 2631-60 واللاتحة 2631-61 واللاتحة 2631-62 واللاتحة 2631-63 واللاتحة 2631-64 واللاتحة 2631-65 واللاتحة 2631-66 واللاتحة 2631-67 واللاتحة 2631-68 واللاتحة 2631-69 واللاتحة 2631-70 واللاتحة 2631-71 واللاتحة 2631-72 واللاتحة 2631-73 واللاتحة 2631-74 واللاتحة 2631-75 واللاتحة 2631-76 واللاتحة 2631-77 واللاتحة 2631-78 واللاتحة 2631-79 واللاتحة 2631-80 واللاتحة 2631-81 واللاتحة 2631-82 واللاتحة 2631-83 واللاتحة 2631-84 واللاتحة 2631-85 واللاتحة 2631-86 واللاتحة 2631-87 واللاتحة 2631-88 واللاتحة 2631-89 واللاتحة 2631-90 واللاتحة 2631-91 واللاتحة 2631-92 واللاتحة 2631-93 واللاتحة 2631-94 واللاتحة 2631-95 واللاتحة 2631-96 واللاتحة 2631-97 واللاتحة 2631-98 واللاتحة 2631-99 واللاتحة 2631-100

العائم الاستوائي

(3) العائم الأدنى في المنطقة الاستوائية هو العائم الناتج عن إجراء خصم من العائم الصيفي يعادل واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس لصيفي مقاساً من أعلى الصالب إلى مركز حلقة علامة خط الشحن .

(4) ينبغي ألا يقل العائم في المياه المالحة ، المحسوب وفقاً للفقرة (3) ، ولكن دون تصحيح لضغط السطح ، على النحو المنصوص عليه في اللاتحة 32 ، عن 50 ملليمتر . وفي السفن المزودة في المتوقع أفتحات ذات أغطية لا تسوفي متطلبات اللاتحة 3(1) إلى (5) أو اللاتحة 20 ، ينبغي ألا يقل السطح عن 150 ملليمتر .

العائم الشتوي

(5) العائم الشتوي الأدنى هو العائم الناتج عن إضافة إلى العائم الصيفي قدرها واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس الصيفي مقاساً 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 اللاتحة 52 (المرفق 11) خلال فترة فصل الشتاء ، يعادل العائم الشتوي زائد 50 ملليمتر . أما بالنسبة للسفن الأخرى ، فيكون العائم الشتوي في شمال الأطلسي يعادل للعائم الشتوي .

عائم المياه العذبة

(7) يستخرج العائم الأدنى في المياه العذبة ذات الكثافة الموحدة يخصم القيمة التالية من العائم الأدنى في المياه المالحة :

$$\frac{A}{407} (cm)$$

حيث : Δ ثمانون الأوزان في المياه المالحة بالأطنان عند خط التحميل الصيفي ؛

T تعادل الأطنان لكل سنتيمتر من العمق في المياه العذبة عند خط التحميل الصيفي

(8) في حالة التعر عن تحديد الأوزان عند خط التحميل الصيفي ، يحادل الخصم واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس الصيفي ، مقاساً من أعلى الصالب إلى مركز حلقة علامة خط الشحن .

الفصل 1V

متطلبات خاصة بالسفن التي يحدد لها عائم لنقل الأخشاب

اللاتحة 41

تطبيق هذا الفصل

وتنصر تطبيق اللوائح 42 إلى 45 على السفن التي يحدد لها خطوط تحميل لنقل الأخشاب .

نسخة مصدقة مصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التصميل لعام 1966 ، التي اتمعت في الدورة السابعة والسبعين للجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في 5 حزيران/يونيو 2003 ، وفقاً للمادة VI من البروتوكول . ويورد 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 periodo 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. Poell

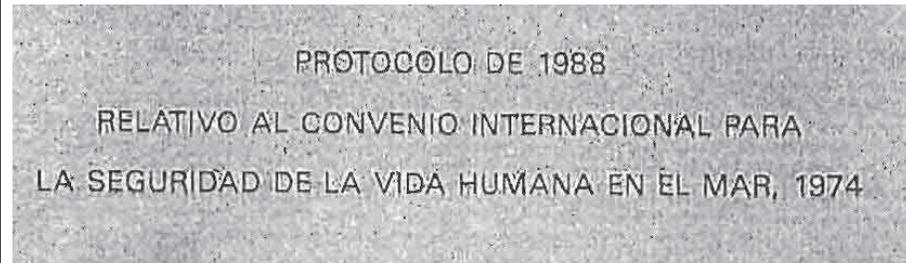
5th April, 2005

الفعل

London,
Londres, le
Londen,

Londres,

1/8806(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 las 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, 1965,

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 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 anexo 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.

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, incluida 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 cumplan con lo prescrito en las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

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), c), 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 las 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

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 mencionadas 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:

<p>"a) Los dispositivos de salvamento y otro equipo de seguridad de los buques de carga de arqueos 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:</p> <ul style="list-style-type: none">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 buques 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. <p>b) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">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	<p>satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque está 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 está en vigor;</p> <ul style="list-style-type: none">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 está en vigor, se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que el buque está 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 está destinado. <p>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."</p> <p style="text-align: center;">Regla 9</p> <p style="text-align: center;">Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas y de radar en los buques de carga</p> <p>Se sustituye el título actual por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga"</p>
<p>Se sustituye el texto actual por el siguiente:</p> <p>"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:</p> <ul style="list-style-type: none">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. <p>b) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">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.	<p>c) Los reconocimientos periódico a que se hace referencia en el párrafo a) iii) se consignarán en el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga."</p> <p style="text-align: center;">Regla 10</p> <p style="text-align: center;">Reconocimientos del casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga</p> <p>Se sustituye el título actual por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga"</p> <p>Se sustituye el texto actual por el siguiente:</p> <p>"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 expide 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:</p> <ul style="list-style-type: none">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);

<p>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;</p> <p>v) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante cada período 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 período 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;</p> <p>vi) un reconocimiento adicional como el prescrito para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.</p> <p>b) Los reconocimientos y las inspecciones a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:</p> <p>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;</p>	<p>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 cumplan con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado;</p> <p>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;</p> <p>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 a) 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;</p> <p>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;</p> <p>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."</p>
<p style="text-align: center;">Regla 11 Mantenimiento del estado del buque después del reconocimiento</p> <p>Se sustituye el texto actual por el siguiente:</p> <p>"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 hacerle a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que pueda haber a bordo.</p> <p>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.</p> <p>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."</p> <p style="text-align: center;">Regla 12 Expedición de certificados</p> <p>Se sustituye el título actual por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Expedición o refrendo de certificados"</p>	<p>Se sustituya el texto actual por el siguiente:</p> <p>"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 las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad para buque de pasaje".</p> <p>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".</p> <p>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".</p> <p>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".</p> <p>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).</p>

<p>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.</p> <p>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 sujeción un inventario del equipo.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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."</p> <p style="text-align: center;">Regla 13</p> <p style="text-align: center;">Expedición de certificado por otro Gobierno</p> <p>Se sustituye el título actual por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno"</p>	<p>Se sustituye el texto actual por el siguiente:</p> <p>"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."</p> <p style="text-align: center;">Regla 14</p> <p style="text-align: center;">Validez de los certificados</p> <p>Se sustituye el título actual por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Duración y validez de los certificados"</p> <p>Se sustituye el texto actual por el siguiente:</p> <p>"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.</p> <p>b) i) No obstante lo prescrito en el párrafo a), cuando el reconocimiento de renovación se plantea 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:</p> <p>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;</p>
<p>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.</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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."</p> <p>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.</p>	<p>25</p> <p>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.</p> <p>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 sin 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 al 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:</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>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;</p>

- 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 orden, en el caso de un buque de carga;
- g) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, con respecto 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 calculado 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 anéndice 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 aquella 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."

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 FORMENORES 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 1999.

<p>SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.</p> <p>EXPEDIDO EN (lugar de expedición del inventario)</p> <p>..... (fecha de expedición)</p> <p>..... (firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)</p> <p>(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)</p>	<p style="text-align: center;"><u>Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga</u></p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCION PARA BUQUE DE CARGA</p> <p>(Sello oficial) (Estado)</p> <p>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,</p> <p>con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">..... (nombre del Estado)</p> <p>por (persona u organización autorizada)</p> <p><u>Datos relativos al buque^{1/}</u></p> <p>Nombre del buque Número o letras distintivos Puerto de matrícula Arqueo bruto Peso muerto del buque (toneladas métricas)^{2/} Número IMO^{3/}</p> <p><u>Tipo de buque^{4/}</u></p> <p>Petrolero Buque tanque químico Buque gasero Buque de carga distinto de los anteriores</p> <p>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</p> <p>.....</p> <p><u>1/</u> Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.</p> <p><u>2/</u> Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químicos y buques gaseros.</p> <p><u>3/</u> 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.</p> <p><u>4/</u> Téchese según proceda.</p>
<p>SE CERTIFICA:</p> <p>1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.</p> <p>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).</p> <p>3 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el y el (fechas)</p> <p>4 Que se ha/no se ha^{4/} expedido un Certificado de exención.</p> <p>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.</p> <p>Expedido en (lugar de expedición del certificado)</p> <p>..... (fecha de expedición)</p> <p>..... (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)</p> <p>(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)</p> <p>.....</p> <p><u>4/</u> Téchese según proceda.</p> <p><u>5/</u> 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).</p>	<p style="text-align: center;"><u>Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios</u></p> <p>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.</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar Fecha</p> <p>(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual/intermedio^{4/}: Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar Fecha</p> <p>(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual/intermedio^{4/}: Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar Fecha</p> <p>(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar Fecha</p> <p>(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p><u>Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)</u></p> <p>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.</p> <p>Firmado (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar Fecha</p> <p>(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>.....</p> <p><u>4/</u> Téchese según proceda.</p>

Refrendo de la inspección 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)

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 cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de conformidad, 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)^{4/} sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) o 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 b) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

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 buque^{1/}

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Peso muerto del buque (toneladas métricas)^{2/}
Escala del buque (regla III/3.10)
Número IMO^{3/}

Tipo de buque^{4/}

Petrolero
Buque tanque químico
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/} Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químicos 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.

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 PERMEANORES 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 rescata	
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 cumplan 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 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 sujeción un inventario del equipo de las instalaciones radioeléctricas (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
Arqueos bruto
Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2)
Número IMO^{2/}

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 dieciséis 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.

**INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD
RADIOELÉCTRICA 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 RADIOELÉCTRICAS 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 FORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

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

FORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS (continuación)

2 Medios secundarios para emitir en 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 RADIOELÉCTRICAS (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^{2/}

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

2/ 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)

<p style="text-align: center;"><u>Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga</u></p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo C)</p> <p>(Sello oficial) (Estado)</p> <p>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,</p> <p>con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">_____ (nombre del Estado)</p> <p>por _____ (persona u organización autorizada)</p> <p><u>Datos relativos al buque</u>^{1/}</p> <p>Nombre del buque Nombre o letras distintivos Puerto de matrícula Arqueo bruto Peso muerto del buque (toneladas métricas)^{2/} Eslora del buque (regla I/1/3.10) Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2) Número IMO^{3/}</p> <p><u>Tipo de buque</u>^{4/}</p> <p>Petrolero Buque tanque químico Buque gasero Buque de carga distinto de los anteriores</p> <p>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</p> <p>^{1/} Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente. ^{2/} Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químicos y buques gaseros. ^{3/} De conformidad con la resolución A.800(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/} Téchese según proceda.</p>	<p>SE CERTIFICA:</p> <p>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.</p> <p>2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:</p> <p>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).</p> <p>2.2 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el y el (fechas)</p> <p>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.</p> <p>2.4 Que se han provisto dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de reserva de conformidad con las prescripciones del Convenio.</p> <p>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.</p> <p>2.6 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.</p> <p>2.7 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple con las prescripciones del Convenio.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2.10 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.</p> <p>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</p>
<p>4 Que se ha/no se ha^{4/} expedido un Certificado de exención.</p> <p>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.</p> <p>Expedido en (lugar de expedición del certificado)</p> <p>..... (fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>^{4/} Téchese 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).</p>	<p style="text-align: center;"><u>Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios relativos a la estructura, las máquinas y el equipo mencionados en la sección 2.1 del presente certificado</u></p> <p>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.</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (firma del funcionario autorizado) Lugar Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual/intermedio^{4/}: Firmado (firma del funcionario autorizado) Lugar Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual/intermedio^{4/}: Firmado (firma del funcionario autorizado) Lugar Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado (firma del funcionario autorizado) Lugar Fecha</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad)</p> <p>^{4/} Téchese según proceda.</p>

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 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.

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)

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		A babor	A estribor
1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
2	Número total de botes salvavidas		
2.1	Número total de personas a las que se pueda dar cabida		
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autosuficientes (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)		

FORMENORES 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 arcos 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 FORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

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 LIC
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

FORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS (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 RADIOELÉCTRICAS (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^{1/}

	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.

Refrando 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)

Refrando 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)

Refrando 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.

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 al 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 cabillas dispuestas horizontalmente.

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

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

<p>تعديلات عام 2015 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>(القرار MSC.395(95))</p> <p>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</p> <p>(第MSC.395(95)号决议)</p> <p>2015 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>(Resolution MSC.395(95))</p> <p>AMENDEMENTS DE 2015 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QU'É MODIFIÉE</p> <p>(Résolution MSC.395(95))</p> <p>ПОПРАВКИ 2015 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p>(Разрешения MSC.395(95))</p> <p>ENMIENDAS DE 2015 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p>(Resolución MSC.395(95))</p>	<p>القرار MSC.395(95) (المعتمد في 11 حزيران يونيو 2015)</p> <p>تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>إن لجنة السلامة البحرية ،</p> <p>إذ تشير إلى المادة 28(ب) من اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية بشأن مهام اللجنة ؛</p> <p>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 ،</p> <p>وقد نظرت ، في دورتها الخامسة والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس اقترحت وعُمت بموجب المادة VIII(ب)(i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ؛</p> <p>1. تعتمد ، بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، تعديلات على تعديل مرفق بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛</p> <p>2. تقرّر ، بموجب المادة VIII(ب)(vi)(2) (ب) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة في 1 تموز/يوليو 2016 ، ما لم يتم ، قبل هذا التاريخ ، أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بإخطار الأمين العام باعتراضاتها على التعديلات ؛</p> <p>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 حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2017 فور قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛</p> <p>4. تطلب من الأمين العام ، لأغراض المادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أن يرسل نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الواردة في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ؛</p> <p>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 .</p>
<p>مرفق</p> <p>تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>مرفق</p> <p>تغييرات وإضافات إلى مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>تذييل</p> <p>تغييرات وإضافات إلى تذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب</p> <p>شهادة السلامة لسفن الركاب</p> <p>1. تُضاف الفقرة الجديدة 2.2 التالية بعد الفقرة الحالية 1.2 :</p> <p>"2.2 إن السفينة تستوفي أحكام الجزء زاي من الفصل 1-1 من الاتفاقية باستخدام كرقود/لا يطبق .."</p> <p>2. يُعاد ترقيم الفقرات الحالية من 2.2 إلى 1.1.2 وفقاً لذلك .</p> <p>نموذج شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع</p> <p>شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع</p> <p>3. تُستبدل الفقرة الحالية 2 بما يلي :</p> <p>2. أنه تبين من المعاينة ما يلي :</p> <p>1. أن خانة الهيكل والألوات والمعدات ، وفقاً للتعريف الوارد في اللائحة الأتفة الذكر ، مرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصلين 1-1 و 2-1 من الاتفاقية (بخلاف ما يتصل منها بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق) ؛</p> <p>2. أن السفينة تستوفي أحكام الجزء زاي من الفصل 1-1 من الاتفاقية باستخدام كرقود/لا يطبق ."</p>	<p>نموذج شهادة السلامة لسفن البضائع</p> <p>شهادة السلامة لسفن البضائع</p> <p>4. تُضاف الفقرة الجديدة 2.2 التالية بعد الفقرة الحالية 1.2 :</p> <p>"2.2 إن السفينة تستوفي أحكام الجزء زاي من الفصل 1-1 من الاتفاقية باستخدام كرقود/لا يطبق .."</p> <p>5. يُعاد ترقيم الفقرات الحالية من 2.2 إلى 1.1.2 وفقاً لذلك .</p>

<p style="text-align: center;">第 MSC.395(95)号决议 (2015年6月11日通过)</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>海上安全委员会，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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。</p>	<p style="text-align: center;">附件 《1974年国际海上人命安全公约 1988年议定书》的修正案</p> <p style="text-align: center;">附件 《1974年国际海上人命安全公约》附则的修改和增加</p> <p style="text-align: center;">附录 《1974年国际海上人命安全公约》 附则附录的修改和增加</p> <p style="text-align: center;">客船安全证书格式 客船安全证书</p> <p>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。”</p> <p>2 现有第2.2至2.11款相应重新编号。</p> <p style="text-align: center;">货船安全构造证书格式 货船安全构造证书</p> <p>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。”</p> <p style="text-align: center;">货船安全证书格式 货船安全证书</p> <p>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。”</p> <p>5 现有第2.2至2.12款相应重新编号。</p>
<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.395(95) (adopted on 11 June 2015)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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</p> <p>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,</p>	<p style="text-align: center;">ANNEX AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">ANNEX MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">APPENDIX MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR PASSENGER SHIPS PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE</p> <p>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.”</p> <p>2 The existing paragraphs 2.2 to 2.11 are renumbered accordingly</p> <p style="text-align: center;">FORM OF SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE</p> <p>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.”</p> <p style="text-align: center;">FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE</p> <p>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.”</p> <p>5 The existing paragraphs 2.2 to 2.12 are renumbered accordingly.</p>

<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.395(95) (adoptée le 11 juin 2015)</p> <p>AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">APPENDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS</p> <p>1 Le nouveau paragraphe 2.2 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 2.1 :</p> <p>"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".</p> <p>2 Les actuels paragraphes 2.2 à 2.11 sont renumérotés en conséquence.</p> <p style="text-align: center;">MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE</p> <p>3 L'actuel paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :</p> <p>"2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :</p> <p>.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</p> <p>.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".</p>
<p style="text-align: center;">MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE CHARGE</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE CHARGE</p> <p>4 Le nouveau paragraphe 2.2 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 2.1 :</p> <p>"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".</p> <p>5 Les actuels paragraphes 2.2 à 2.12 sont renumérotés en conséquence.</p>	<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.395(95) (принята 11 июня 2015 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>3 ПРЕДЛАГАЕТ заинтересованным Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vi) 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;</p> <p>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</p> <p>5 ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.</p>

<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА</p> <p style="text-align: center;">СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА</p> <p>1 После существующего пункта 2.1 добавляется следующий новый пункт 2.2:</p> <p>«2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции с использованием в качестве топлива/НП».</p> <p>2 Существующие пункты 2.2–2.11 перенумеровываются соответствующим образом.</p> <p style="text-align: center;">ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ</p> <p style="text-align: center;">СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ</p> <p>3 Существующий пункт 2 заменяется следующим текстом:</p> <p>«2 Что освидетельствованием установлено, что:</p> <p>.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</p> <p>.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции с использованием в качестве топлива/НП».</p> <p style="text-align: center;">ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА</p> <p style="text-align: center;">СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА</p> <p>4 После существующего пункта 2.1 добавляется следующий новый пункт 2.2:</p> <p>«2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции с использованием в качестве топлива/НП».</p> <p>5 Существующие пункты 2.2–2.12 перенумеровываются соответствующим образом.</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.395(95) (adoptada el 11 de junio de 2015)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA ENMENDADA</p> <p style="text-align: center;">EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE</p> <p>1 Se añade el nuevo párrafo 2.2 siguiente, después del párrafo 2.1 actual:</p> <p>"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."</p> <p>2 Los párrafos 2.2 a 2.11 actuales se vuelven a numerar en consecuencia.</p> <p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUES DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA</p> <p>3 El párrafo 2 actual se sustituye por el siguiente:</p> <p>"2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto:</p> <p>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</p> <p>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."</p> <p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA</p> <p>4 Se añade el nuevo párrafo 2.2 siguiente, después del párrafo 2.1 actual:</p> <p>"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."</p> <p>5 Los párrafos 2.2 a 2.12 actuales se vuelven a numerar en consecuencia.</p>	<p>نسخة مصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لاعلمة الأرواح في البحار لعام 1974، في صيغتها المعدلة (بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس)، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الخامسة والتسعين، في 11 حزيران/يونيو 2015، بموجب المادة VII (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.</p> <p>此件系國際海事組織海上安全委員會于公元二零一五年六月十一日在其第九十五屆會議上按照經修正的《1974年國際海上人命安全公約》第VII(b)(iv)條和《1974年國際海上人命安全公約1988年議定書》第VI條通過，并載于第MSC.395(95)號決議附件中的該公約修正案文本的核證無誤副本，其原件由國際海事組織秘書長保存。</p> <p>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.</p> <p>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-cinquième 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.</p> <p>ЗАПЕРЕННАЯ 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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية</p> <p style="text-align: right;">國際海事組織秘書長代表 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:</p> <p style="text-align: right;">20 JULY 2016</p> <p style="text-align: right;">倫敦 London, Londres, le Лондон, Londres.</p> <p style="text-align: right;">J/11212 (A/C/E/R/S)</p>

<p>تعديلات عام 2012 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 (القرار MSC.344(91))</p> <p>《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)</p> <p>2012 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 (Resolution MSC.344(91))</p> <p>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))</p> <p>ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА (Резолюция MSC.344(91))</p> <p>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))</p>	<p>第 MSC.344(91)号决议 (2012年11月30日通过)</p> <p>通过《1974年国际海上人命安全公约》1988年议定书修正案</p> <p>海上安全委员会，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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，</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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；</p> <p>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。</p>
<p>附件</p> <p>经修正的《1974年国际海上人命安全公约》 1988年议定书修正案</p> <p>附件</p> <p>《1974年国际海上人命安全公约》附则的修改和增加 附录</p> <p>《1974年国际海上人命安全公约》 附则附录的修改和增加</p> <p>附则附录中的所有证书格式和设备记录由如下替代：</p>	<p>客船安全证书格式</p> <p>客船安全证书</p> <p>本证书须附有客船安全的设备记录(格式P)</p> <p>(公署) (国家)</p> <p>供国际航行/短程国际航行¹用。</p> <p>根据 _____ 政府授权， (国名)</p> <p>由 _____ (经授权的人员或组织)</p> <p>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</p> <p>船舶资料²</p> <p>船名</p> <p>船舶编号或呼号</p> <p>船籍港</p> <p>总吨位</p> <p>核准船舶营运的海区(第IV/2条)</p> <p>IMO编号</p> <p>建议日期:</p> <p>建造合同日期</p> <p>安放龙骨或处于类似建造阶段的日期</p> <p>交船日期</p> <p>重大改建或改装或改造工作开始的日期(如适用)</p> <p>须填写所有适用日期。</p>

兹证明:

- 1 该船业已按公约第 1/7 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) ²	干舷	当载客处所包括下列备用处所在内时适用
P1
P2
P3

- 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/38¹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 1/14(d)条适用的签注

该船符合公约的有关要求,按照公约第 1/14(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:
 (签发机关盖章或钢印)

第 1/14(e)条或第 1/14(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 1/14(e)/1/14(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:
 (签发机关盖章或钢印)

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。

¹ 的删除。
² 船舶资料也可在表格中纵向排列。
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 "C1", "C2" 和 "C3"。

<p>兹证明:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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/38³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。 	<p>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。</p> <p>本证书所依据的检验的完成日期:.....(年/月/日)</p> <p>签发于..... (签发证书的地点)</p> <p>..... (签发日期) (经授权的官员签字)</p> <p>..... (发证机关盖章或钢印)</p>
<p>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发</p> <p>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。</p> <p>年度检验: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>年度/中间³检验: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>年度/中间³检验: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>年度检验: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>按照第 I/14(h)(iii)条进行的年度/中间检验</p> <p>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。</p> <p>签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p>	<p>船底外部检查的签发⁶</p> <p>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。</p> <p>第一次检查: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>第二次检查: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>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发</p> <p>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。</p> <p>年度检验: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>年度/中间³检验: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>年度/中间³检验: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p> <p>年度检验: 签字:..... (经授权的官员签字)</p> <p>地点:..... 日期:..... (签发机关盖章或钢印)</p>

<p>按照第 I/14(h)(iii) 条进行的年度定期检验</p> <p>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。</p> <p>签字: (经授权的官员签字)</p> <p>地点: 日期: (签证机关盖章或钢印)</p> <p>本证书第 2.6 和 2.7 段提及的无线电装置定期检验的签发</p> <p>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。</p> <p>定期检验: 签字: (经授权的官员签字)</p> <p>地点: 日期: (签证机关盖章或钢印)</p>	<p>按照第 I/14(h)(iii) 条进行的定期检验</p> <p>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。</p> <p>签字: (经授权的官员签字)</p> <p>地点: 日期: (签证机关盖章或钢印)</p> <p>第 I/14(c) 条适用的、有效期短于 5 年的证书的展期签发</p> <p>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。</p> <p>签字: (经授权的官员签字)</p> <p>地点: 日期: (签证机关盖章或钢印)</p> <p>换证检验业已完成而且第 I/14(d) 条适用的签发</p> <p>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。</p> <p>签字: (经授权的官员签字)</p> <p>地点: 日期: (签证机关盖章或钢印)</p> <p>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发</p> <p>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。</p> <p>签字: (经授权的官员签字)</p> <p>地点: 日期: (签证机关盖章或钢印)</p>
<p>第 I/14(h) 条适用的、将周年日提前的签发</p> <p>根据公约第 I/14(h) 条, 新的周年日为.....</p> <p>签字: (经授权的官员签字)</p> <p>地点: 日期: (签证机关盖章或钢印)</p> <p>根据公约第 I/14(h) 条, 新的周年日为.....</p> <p>签字: (经授权的官员签字)</p> <p>地点: 日期: (签证机关盖章或钢印)</p>	<p style="text-align: center;">免除证书格式</p> <p style="text-align: center;">免除证书</p> <p style="text-align: center;">(公章) (国家)</p> <p>根据.....政府授权, (国名)</p> <p>由..... (经授权的人员或组织)</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>船舶资料¹</p> <p>船名</p> <p>船舶编号或呼号</p> <p>船籍港</p> <p>总吨位</p> <p>IMO 编号</p>

¹ 船舶资料也可在表格中纵向排列。
² 仅适用于油船、化学品液货船和气体运输船。
³ 酌情删减。
⁴ 参见《安全公约》1983 年修正案 (第 MSC.6(48)号决议), 在船上自扶正的部分封闭救生艇方面, 适用于在 1986 年 7 月 1 日或以以后, 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(a) 条界定的周年日。
⁶ 可规定进行附加检查。

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 short¹ 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 ship²

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 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)

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 not¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55/II-2/17/II/38¹ 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 arrangements¹ is/is not¹ appended to this Certificate.

3 That an Exemption Certificate has/has not¹ been issued.

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 ship¹

- Name of ship
 - Distinctive number or letters
 - Port of registry
 - Gross tonnage
 - Deadweight of ship (metric tons)²
 - IMO Number
 - Type of ship³
 - 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 not⁴ been issued.
5. The ship was/was not⁴ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17³ of the Convention.
6. A Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection⁵ is/is not⁴ appended to this Certificate.

This certificate is valid until⁴ 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/Intermediate³ survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate³ 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 survey³ 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 bottom⁵

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 ship¹

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 ship³
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 not³ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) I/-2/17 / III/38³ of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements³ is/is not⁴ appended to this Certificate.

3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1⁴ within the limits of the trade area

4 That an Exemption Certificate has/has not⁵ been issued.

This certificate is valid until⁵ 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/Periodical³ survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:
Date:
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical² 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/periodical³ 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)

<p><i>Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies</i></p> <p>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</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p><i>Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies</i></p> <p>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</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p><i>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</i></p> <p>The certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)³ of the Convention, be accepted as valid until</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p>	<p><i>Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies</i></p> <p>In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>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 1996 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).</p>
---	---

<p style="text-align: center;">FORM OF SAFETY RADIO CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS</p> <p style="text-align: center;">CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE</p> <p style="text-align: center;">This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety Radio (Form R)</p> <p>(Official seal) (State)</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">..... (name of the State)</p> <p>by (person or organization authorized)</p> <p><i>Particulars of ship¹</i></p> <p>Name of ship</p> <p>Distinctive number or letters</p> <p>Port of registry</p> <p>Gross tonnage</p> <p>Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)</p> <p>IMO Number</p> <p>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</p>	<p>THIS IS TO CERTIFY:</p> <p>1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.</p> <p>2 That the survey showed that:</p> <p>2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;</p> <p>2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.</p> <p>3 That an Exemption Certificate has/has not² been issued.</p> <p><i>This certificate is valid until</i> .....³ subject to the periodical surveys in accordance with regulation I/9 of the Convention.</p> <p>Completion date of the survey on which this certificate is based:..... (dd/mm/yyyy)</p> <p>Issued at (Place of issue of certificate)</p> <p>..... (Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)</p> <p style="text-align: center;">(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)</p>
---	--

<p>Endorsement for periodical surveys</p> <p>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.</p> <p>Periodical survey: Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>Periodical survey: Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>Periodical survey: Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>Periodical survey: Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)</p> <p>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.</p> <p>Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p>	<p>Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies</p> <p>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</p> <p>Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies</p> <p>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</p> <p>Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>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</p> <p>The certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)² of the Convention, be accepted as valid until</p> <p>Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies</p> <p>In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is</p> <p>Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is</p> <p>Signed: (Signature of authorized official) Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p><small>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).</small></p>
--	--

<p style="text-align: center;">FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS</p> <p style="text-align: center;">CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE</p> <p>This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C)</p> <p>(Official seal) (State)</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">..... (name of the State)</p> <p>by (person or organization authorized)</p> <p>Particulars of ship¹</p> <p>Name of ship Distinctive number or letters Port of registry Gross tonnage Deadweight of ship (metric tons)² Length of ship (regulation II/3.12) Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) IMO Number</p> <p>Type of ship³</p> <p>Bulk carrier Oil tanker Chemical tanker Gas carrier Cargo ship other than any of the above</p> <p>Date of build:</p> <p>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)</p> <p>All applicable dates shall be completed.</p>	<p>THIS IS TO CERTIFY:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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 not³ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / II/38³ 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 arrangements⁴ is/is not³ appended to this Certificate. 3 That the ship operates in accordance with regulation II/26.1.1⁴ within the limits of the trade area 4 That an Exemption Certificate has/has not³ been issued.
---	--

<p><i>Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)</i></p> <p>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.</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p><i>Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies</i></p> <p>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</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p><i>Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies</i></p> <p>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</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p><i>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</i></p> <p>The certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)² of the Convention, be accepted as valid until</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p>	<p><i>Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies</i></p> <p>In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>in accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>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 1988 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1988 in the case of self-igniting 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.</p>
<p style="text-align: center;">FORM OF EXEMPTION CERTIFICATE</p> <p style="text-align: center;">EXEMPTION CERTIFICATE</p> <p>(Official seal) (State)</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(name of the State)</p> <p>by _____</p> <p style="text-align: center;">(person or organization authorized)</p> <p><i>Particulars of ship¹</i></p> <p>Name of ship</p> <p>Distinctive number or letters</p> <p>Port of registry</p> <p>Gross tonnage</p> <p>IMO Number</p>	<p>THIS IS TO CERTIFY:</p> <p>That the ship is, under the authority conferred by regulation of the Convention, exempted from the requirements..... of the Convention.</p> <p>Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:</p> <p>Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:</p> <p>This certificate is valid until subject to the Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.</p> <p>Issued at..... (Place of issue of certificate)</p> <p>..... (Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)</p> <p style="text-align: center;">(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)</p>

<p><i>Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where regulation I/14(c) applies</i></p> <p>This certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until .....Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p><i>Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies</i></p> <p>This certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until .....Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p><i>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</i></p> <p>This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)² of the Convention, be accepted as valid until .....Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.</p> <p>Signed: (Signature of authorized official)</p> <p>Place: Date: (Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p> <p>1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes. 2 Delete as appropriate.</p>	<p>RÉSOLUTION MSC.344(91) (adoptée le 30 novembre 2012)</p> <p>AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>LE COMITE DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; 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.
<p>ANNEXE</p> <p>AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE</p> <p>ANNEXE</p> <p>AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>APPENDICE</p> <p>AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>Tous les modèles de certificats et toutes les fiches d'équipement figurant dans l'appendice à l'Annexe sont remplacés par les suivants :</p>	<p>MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS</p> <p>CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS</p> <p>Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement pour la sécurité des navires à passagers (Modèle P)</p> <p>(Cachet officiel) (État)</p> <p>Pour un/une court¹ voyage international</p> <p>Déjà 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,</p> <p>sous l'autorité du Gouvernement</p> <p>(Nom de l'État)</p> <p>par (Personne ou organisme autorisé)</p> <p>Caractéristiques du navire²</p> <p>Nom du navire</p> <p>Numéro ou lettres distinctifs</p> <p>Port d'immatriculation</p> <p>Jauge brute</p> <p>Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2)</p> <p>Numéro (CM)</p> <p>Date de construction</p> <p>Date du contrat de construction</p> <p>Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent</p> <p>Date de livraison</p> <p>Date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé (le cas échéant)</p> <p>Toutes les dates applicables doivent être indiquées.</p> <p>IL EST CERTIFIÉ :</p> <ol style="list-style-type: none"> Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/7 de la Convention. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté : <ol style="list-style-type: none"> que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne : <ol style="list-style-type: none"> la structure, les machines principales et auxiliaires, les chaudières et autres récipients sous pression; 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 l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application des règles II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ 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 les dispositifs de sauvetage¹ est/n'est pas joint au présent Certificat.
- 3 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas¹ 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 II/14 d)

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle II/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 II/14 e) ou II/14 f)

Le présent Certificat, conformément à la règle II/14 e) / II/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.

par
(Nom de l'État)
(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire
Numéro ou lettres distinctifs
Port d'immatriculation
Jauge brute
Port en lourd du navire (tonnes métriques)²
Numéro OMI

Type de navire³

- Vraquier
- Pétrolier
- Navire-citernes 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 II/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

<p style="text-align: center;">8 -</p> <p>Convention (autres que les prescriptions relatives aux systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et aux plans concernant la lutte contre l'incendie).</p> <p>3. Que les deux dernières inspections de la face externe du fond du navire ont eu lieu le et (Dates)</p> <p>4. Qu'un Certificat d'exemption n'a pas³ été délivré.</p> <p>5. Que le navire a fait/n'a pas fait³ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application des règles II-1/55 / II-2/17³ de la Convention.</p> <p>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'incendie³ est/n'est pas³ joint au présent Certificat.</p> <p>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.</p> <p>Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : (jj/mm/aaaa)</p> <p>Délivré à (Lieu de délivrance du Certificat)</p> <p>Le (Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)</p> <p style="text-align: center;">(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)</p>	<p>Attestation de visites annuelles et intermédiaires</p> <p>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.</p> <p>Visite annuelle : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visite annuelle/intermédiaire³ : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visite annuelle/intermédiaire³ : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visite annuelle : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visite annuelle/intermédiaire effectuée conformément à la règle I/14 h) iii)</p> <p>IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite annuelle/intermédiaire³ 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.</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date :</p> <p style="text-align: center;">(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p>
<p>Attestation d'inspections de la face externe du fond du navire⁵</p> <p>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.</p> <p>Première inspection : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Seconde inspection : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>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)</p> <p>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</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/14 d)</p> <p>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</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p>	<p>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)</p> <p>Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 e) / I/14 f)² de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle I/14 h)</p> <p>Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu : Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p>

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.

<p><i>Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle I/14 h)</i></p> <p>Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p><small>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 1993 à la Convention SOLAS (MSC.6(48)), applicables aux navires construits le 1er juillet 1996 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 correspondant 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 n).</small></p>	<p style="text-align: center;">MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE</p> <p style="text-align: center;">Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement pour la sécurité radioélectrique des navires de charge (Modèle R)</p> <p style="text-align: center;">(Cachet officiel) (État)</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">_____ (Nom de l'État)</p> <p>par _____ (Personne ou organisme autorisé)</p> <p><i>Caractéristiques du navire¹</i></p> <p>Nom du navire.....</p> <p>Numéro ou lettres distinctifs.....</p> <p>Port d'immatriculation.....</p> <p>Jauge brute.....</p> <p>Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2).....</p> <p>Numéro OMI².....</p> <p>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</p>
<p style="text-align: center;">- 18 -</p> <p>IL EST CERTIFIÉ :</p> <p>1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/9 de la Convention.</p> <p>2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :</p> <p>2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques.</p> <p>2.2 que le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la Convention.</p> <p>3 Qu'un Certificat d'exemption n'a pas³ été délivré.</p> <p>Le présent Certificat est valable jusqu'au .....³ sous réserve des visites périodiques prévues à la règle I/9 de la Convention.</p> <p>Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : (jj/mm/aaaa)</p> <p>Délivré à (Lieu de délivrance du Certificat)</p> <p>Le (Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)</p> <p style="text-align: center;">(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)</p>	<p>Attestation de visites périodiques</p> <p>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.</p> <p>Visite annuelle : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visite périodique Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visite périodique : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visite périodique : Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Visite périodique effectuée conformément à la règle I/14 h) iii)</p> <p>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.</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p>

- 21 -

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)

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 navire¹

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 navire³

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-amarré 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 fait³ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application des règles II-1/55 / II-2/17 / III/38³ 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 sauvetage³ est/n'est pas³ joint au présent Certificat.
- 3 Que le navire est exploité conformément à la règle III/26.1.1.1⁴ à l'intérieur des limites de la zone d'exploitation
- 4 Qu'un Certificat d'exemption n'a pas³ été délivré.

<p><i>Visite périodique effectuée conformément à la règle I/14 h III)</i></p> <p>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.</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p><i>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)</i></p> <p>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</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p><i>Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/14 d)</i></p> <p>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</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p>	<p><i>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)</i></p> <p>Le présent Certificat, conformément à la règle I/14 e) / I/14 f)³ de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p><i>Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle I/14 h)</i></p> <p>Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p>Conformément à la règle I/14 h) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au</p> <p>Signé : (Signature de l'agent autorisé)</p> <p>Lieu :</p> <p>Date : (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)</p> <p><small>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.</small></p>
<p style="text-align: center;">MODÈLE DE CERTIFICAT D'EXEMPTION</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICAT D'EXEMPTION</p> <p style="text-align: center;">(Cachet officiel) (État)</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">..... (Nom de l'État)</p> <p>par (Personne ou organisme autorisé)</p> <p>Caractéristiques du navire¹</p> <p>Nom du navire.....</p> <p>Numéro ou lettres distinctifs.....</p> <p>Port d'immatriculation.....</p> <p>Jauge brute.....</p> <p>Numéro OMI.....</p>	<p>IL EST CERTIFIÉ :</p> <p>Que le navire est exempté, en vertu de la règle de la Convention, de l'application des prescriptions de de la Convention.</p> <p>Conditions, s'il en existe, auxquelles le Certificat d'exemption est accordé :</p> <p>Voyages, le cas échéant, pour lesquels le Certificat d'exemption est accordé :</p> <p>Le présent Certificat est valable jusqu'au à condition que le Certificat , auquel est joint le présent Certificat, reste valable.</p> <p>Délivré à (Lieu de délivrance du Certificat)</p> <p>Le (Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)</p> <p style="text-align: center;">(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)</p>

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) 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 casés.
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, касающаяся 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»), касающаяся 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,

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- ТАКЖЕ ПРОСИТ Генерального Секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней всем членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма Р)

(Герб государства)

(Государство)

на любой/короткий¹ 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 судне²

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.

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:

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 борту 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 линейчатые устройства и радиостановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.5 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиостановок;
- 2.6 действие радиостановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;
- 2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лючманов 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 было¹ подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55 / II-2/17 / III/35¹ Конвенции;
- 2.11 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.
3. Что выдано/не выдано¹ 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 Не нужно 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 A-C.1, C.2 и C.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 судне¹

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

Дедвейт судна (метрические тонны)²

Номер ИМО

Тип судна³

- 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.

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 Е)

(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 судне¹

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

Дедвейт судна (метрические тонны)²

Длина судна (правило II/3.12)

Номер ИМО

Тип судна³

- 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 радиустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;
 - 2.4 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки люнгов 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 было³ подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(a) II-2/17 / III/38³ Конвенции;
 - 2.8 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам³ прилагается/не прилагается³ 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 выдано³ Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до⁵ 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/периодическое³ освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата: (Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое³ 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/периодическом³ 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) Конвенции признается действительным до

Подписано: (Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата: (Печать или штамп организации)

<p><i>Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)</i></p> <p>В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является:</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является:</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><small>1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу. 2 Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов. 3 Неужное зачеркнуть. 4 См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC 5(48)), применяется к судам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1996 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).</small></p>	<p style="text-align: center;">ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ</p> <p style="text-align: center;">СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ</p> <p style="text-align: center;">Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем радиооборудования безопасности для грузового судна (Форма R)</p> <p style="text-align: center;">(Герб государства) (Государство)</p> <p style="text-align: center;">Выдано на основании положений МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней</p> <p style="text-align: center;">по уполномочию Правительства</p> <p style="text-align: center;">..... (название государства)</p> <p style="text-align: center;">..... (уполномоченное лицо или организация)</p> <p>Сведения о судне¹</p> <p>Название судна</p> <p>Регистровый номер или позывной сигнал</p> <p>Порт регистрации</p> <p>Валовая вместимость</p> <p>Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)</p> <p>Номер ИМО</p> <p>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</p>
<p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:</p> <p>1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/9 Конвенции.</p> <p>2 Что освидетельствованием установлено, что:</p> <p>2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиустановок;¹</p> <p>2.2 действие радиустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции.</p> <p>3 Что выдано/не выдано² Свидетельство об изъятии.</p> <p>Настоящее свидетельство действительно до .....³ при условии проведения периодических освидетельствований в соответствии с правилом I/9 Конвенции.</p> <p>Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)</p> <p>Выдано в (Место выдачи свидетельства)</p> <p>..... (Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)</p> <p style="text-align: center;">(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)</p>	<p>Подтверждение периодических освидетельствований</p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/9 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Периодическое освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица) Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Периодическое освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица) Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Периодическое освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица) Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Периодическое освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица) Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)</p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица) Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p>

<p><i>Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 с)</i></p> <p>Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 с) Конвенции признается действительным до</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><i>Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)</i></p> <p>Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><i>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)</i></p> <p>Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f) Конвенции признается действительным до</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><i>Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)</i></p> <p>В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является:</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является:</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><small>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 в) 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 n).</small></p>	<p style="text-align: center;">ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА</p> <p style="text-align: center;">СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА</p> <p style="text-align: center;">Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Первичным оборудованием безопасности для грузового судна (Форма С)</p> <p style="text-align: center;">(Герб государства) (Государство)</p> <p style="text-align: center;">Выдано на основании положений МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней по уполномочию Правительства</p> <p style="text-align: center;">(название государства)</p> <p style="text-align: center;">(уполномоченное лицо или организация)</p> <p>Сведения о судне¹</p> <p>Название судна</p> <p>Регистровый номер или позывной сигнал</p> <p>Порт регистрации</p> <p>Валовая вместимость</p> <p>Дедвейт судна (метрические тонны)²</p> <p>Длина судна (правило III/3.12)</p> <p>Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)</p> <p>Номер ИМО</p> <p>Тип судна³</p> <p>Навалочное судно</p> <p>Нефтяной танкер</p> <p>Танкер-химовоз</p> <p>Газовоз</p> <p>Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов</p> <p>Дата постройки:</p> <p>Дата заключения контракта на постройку</p> <p>Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки</p> <p>Дата поставки</p> <p>Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера (если применимо)</p> <p>Все применимые даты должны быть указаны.</p>
<p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:</p> <p>1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правил I/8, I/9 и I/10 Конвенции.</p> <p>2 Что освидетельствованием установлено, что:</p> <p>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);</p> <p>2.2 две последние проверки подводной части судна проводились и (даты)</p> <p>2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;</p> <p>2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;</p> <p>2.5 судно имеет линейчатное устройство и радиостановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;</p> <p>2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиостановок;</p> <p>2.7 действие радиостановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;</p> <p>2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки люнгов и морских навигационных пособий;</p> <p>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;</p> <p>2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;</p> <p>2.11 судно было/не было³ подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(a) II-1/55 / II-2/17 / III/38³ Конвенции;</p> <p>2.12 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам³ прилагается/не прилагается³ к настоящему Свидетельству.</p> <p>3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом III/26.1.1.1⁴ в пределах района перевозок</p> <p>4 Что выдано/не выдано³ Свидетельство об изъятии.</p>	<p><i>Настоящее свидетельство действительно до .....</i>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.</p> <p>Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)</p> <p>Выдано в (Место выдачи свидетельства)</p> <p>..... (Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)</p> <p style="text-align: center;">(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)</p>

<p><i>Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований, относящихся к конструкции, механизмам, оборудованию и снабжению, указанным в пункте 2.1 настоящего свидетельства</i></p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Ежегодное освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Ежегодное/промежуточное³ освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Ежегодное/промежуточное³ освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Ежегодное освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><i>Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)</i></p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном³ освидетельствовании в соответствии с правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p>	<p><i>Подтверждение проверок подводной части судна⁶</i></p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Первая проверка: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Вторая проверка: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p><i>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</i></p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Ежегодное освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Ежегодное/периодическое³ освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Ежегодное/периодическое³ освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Ежегодное освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p>
<p><i>Ежегодное/периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)</i></p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом³ освидетельствовании в соответствии с правилами I/8 и I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><i>Подтверждение периодических освидетельствований, относящихся к радиоустановкам, указанным в пунктах 2.6 и 2.7 настоящего свидетельства</i></p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Периодическое освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Периодическое освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Периодическое освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p>Периодическое освидетельствование: Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p>	<p><i>Периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)</i></p> <p>НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с правилами I/8 и I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><i>Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 c)</i></p> <p>Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 c) Конвенции признается действительным до</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><i>Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)</i></p> <p>Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p> <p><i>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)</i></p> <p>Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f)³ Конвенции признается действительным до</p> <p>Подписано: (Подпись уполномоченного лица)</p> <p>Место: Дата: (Печать или штамп организации)</p>

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 Не нужно зачеркивать.
- 4 См. поправки 1988 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 самообеспечивающейся(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 судне¹

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

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 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 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 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 Не нужно зачеркивать.

<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.344(91) (adoptada el 30 de noviembre de 2012)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 91º 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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; 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. 	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>Todos los modelos de certificados e inventarios que figuran en el apéndice del anexo se sustituyen por los siguientes:</p>												
<p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE</p> <p>El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)</p> <p style="text-align: center;">(Sello oficial) (Estado)</p> <p style="text-align: center;">para viaje internacional/viaje internacional corto¹</p> <p style="text-align: center;">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,</p> <p style="text-align: center;">con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">_____ (nombre del Estado)</p> <p>por _____ (persona u organización autorizada)</p> <p>Datos relativos al buque²</p> <p>Nombre del buque</p> <p>Número o letras distintivos</p> <p>Puerto de matrícula</p> <p>Arqueo bruto</p> <p>Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2)</p> <p>Número IMO</p> <p>Fecha de construcción:</p> <p>Fecha del contrato de construcción</p> <p>Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente</p> <p>Fecha de entrega</p> <p>Fecha en que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda)</p> <p>Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.</p>	<p>SE CERTIFICA:</p> <ol style="list-style-type: none"> Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla IV/7 del Convenio. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a: <ol style="list-style-type: none"> la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión; la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes; las líneas de carga de compartimentado siguientes: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en el centro del buque (regla II-1/19)³</th> <th>Francobordo</th> <th>Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P1</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>P2</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table> 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; 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; 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; que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas; que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio; 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; 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; que en todos los demás aspectos el buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio. 	Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en el centro del buque (regla II-1/19) ³	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos	P1	P2	P3
Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en el centro del buque (regla II-1/19) ³	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos											
P1											
P2											
P3											

<p>Fecha de construcción:</p> <p>Fecha del contrato de construcción</p> <p>Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente</p> <p>Fecha de entrega</p> <p>Fecha en que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda)</p> <p>Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.</p> <p>SE CERTIFICA:</p> <p>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.</p> <p>2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:</p> <p>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 I/1 y I/2 del Convenio (excluyéndose aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios);</p> <p>2.2. que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el y el (fechas)</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>2.6. que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;</p> <p>2.7. que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio;</p> <p>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;</p> <p>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;</p>	<p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo C)</p> <p style="text-align: center;">(Sello oficial) (Estado)</p> <p style="text-align: center;">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,</p> <p style="text-align: center;">con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">(nombre del Estado)</p> <p>por (persona u organización autorizada)</p> <p>Datos relativos al buque¹</p> <p>Nombre del buque</p> <p>Número o letras distintivos</p> <p>Puerto de matrícula</p> <p>Arqueo bruto</p> <p>Peso muerto del buque (toneladas métricas)²</p> <p>Eslora del buque (regla III/3.12)</p> <p>Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2)</p> <p>Número IMO</p> <p>Tipo de buque³</p> <p style="margin-left: 20px;">Granelero Petrolero Buque tanque quimiquero Buque gasero Buque de carga distinto de los anteriores</p>
<p><i>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)</i></p> <p>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</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p><i>Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)</i></p> <p>De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>	<p><i>Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)</i></p> <p>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.</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p><i>Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)</i></p> <p>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</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p><i>Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)</i></p> <p>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</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>

¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
² Téngase 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)

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 ha² expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta³
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)

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 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 I/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:

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)

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
2 Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químicos 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 autodirigibles 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).

<p>Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)</p> <p>SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/periódico³ 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.</p> <p style="text-align: right;">Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)</p> <p>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</p> <p style="text-align: right;">Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)</p> <p>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</p> <p style="text-align: right;">Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>	<p>Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos</p> <p>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.</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>Reconocimiento anual/periódico³: Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>Reconocimiento anual/periódico³: Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>Reconocimiento anual: Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>
<p>SE CERTIFICA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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 cuenta³ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 / III/38³ del Convenio; 2.8. que se adjunta/no se adjunta³ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de protección contra incendios/dispositivos y medios de salvamento³. 3. Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1⁴, dentro de los límites de la zona de tráfico. 4. Que se ha/no se ha⁵ expedido un Certificado de exención. <p>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.</p> <p>Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: (dd/mm/aaaa)</p> <p>Expedido en (lugar de expedición del certificado)</p> <p style="text-align: right;">..... (fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)</p>	<p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUES DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo E)</p> <p style="text-align: center;">(Sello oficial) (Estado)</p> <p style="text-align: center;">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,</p> <p style="text-align: center;">con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">..... (nombre del Estado)</p> <p>por (persona u organización autorizada)</p> <p>Datos relativos al buque¹</p> <p>Nombre del buque</p> <p>Número o letras distintivos</p> <p>Puerto de matrícula</p> <p>Arqueo bruto</p> <p>Peso muerto del buque (toneladas métricas)²</p> <p>Eslora del buque (regla III/3.12)</p> <p>Número IMO</p> <p>Tipo de buque³</p> <p style="margin-left: 20px;">Granelero Petrolero Buque tanque químico Buque gasero Buque de carga distinto de los anteriores.</p> <p>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:</p>

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 quimiqueros y buques gaseros.
3. Téchese 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) 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/intermedio³ 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 buque⁵

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/intermedio³: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio³: 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)

<p>Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables. SE CERTIFICA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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/nó se ha³ expedido un Certificado de exención. 5 Que el buque cuenta/no cuenta³ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17³ del Convenio. 6 Que se adjunta/no se adjunta³ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/protección contra incendios³. <p><i>El presente certificado es válido hasta</i> .....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.</p> <p>Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: (dd/mm/aaaa)</p> <p>Expedido en (lugar de expedición del certificado)</p> <p>..... (fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)</p>	<p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUES DE CARGA</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA</p> <p>(Sello oficial) (Estado)</p> <p style="text-align: center;">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,</p> <p style="text-align: center;">con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">..... (nombre del Estado)</p> <p>por (persona u organización autorizada)</p> <p>Datos relativos al buque¹</p> <p>Nombre del buque</p> <p>Número o letras distintivos</p> <p>Puerto de matrícula</p> <p>Arqueo bruto</p> <p>Peso muerto del buque (toneladas métricas)²</p> <p>Número IMO</p> <p>Tipo de buque³</p> <p style="padding-left: 20px;">Granelero Petrolero Buque tanque químiquero Buque gasero Buque de carga distinto de los anteriores</p> <p>Fecha de construcción⁵</p> <p style="padding-left: 20px;">Fecha del contrato de construcción</p> <p style="padding-left: 20px;">Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente</p> <p style="padding-left: 20px;">Fecha de entrega</p> <p style="padding-left: 20px;">Fecha en que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda)</p>
<p>Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)</p> <p>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</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>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)</p> <p>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</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)</p> <p>De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>	<p>De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es</p> <p>Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p>Lugar:</p> <p>Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.</p> <p>² Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químiqueros y buques gaseros.</p> <p>³ Téchese según proceda.</p> <p>⁴ Véanse las enmiendas de 1983 al Convenio SOLAS (MSC.8(48)), aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 1986, o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1996 en el caso de los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables a bordo.</p> <p>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).</p> <p>⁶ Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.</p>

<p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE EXENCIÓN</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE EXENCIÓN</p> <p style="text-align: center;">(Sello oficial) (Estado)</p> <p style="text-align: center;">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,</p> <p style="text-align: center;">con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(nombre del Estado)</p> <p>por _____</p> <p style="text-align: center;">(persona u organización autorizada)</p> <p>Datos relativos al buque¹</p> <p>Nombre del buque</p> <p>Número o letras distintivos</p> <p>Puerto de matrícula</p> <p>Arqueo bruto</p> <p>Número IMO</p>	<p>SE CERTIFICA:</p> <p>Que, por aplicación de lo prescrito en la regla del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones relativas a del Convenio,</p> <p>Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:</p> <p>.....</p> <p>Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:</p> <p>.....</p> <p><i>El presente certificado es válido hasta</i> a condición de que siga siendo válido el Certificado de al que se adjunta el presente certificado</p> <p>Expedido en (lugar de expedición del certificado)</p> <p>..... (fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)</p> <p>Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)</p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>
<p>Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)</p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p>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)</p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">Firmado: (firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>	<p style="text-align: center;">اعتماد تجديد مدة صلاحية الشهادة (إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حينما تنطبق اللائحة 14/ج)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/ج) من الاتفاقية ، حتى بشرط أن تكون شهادة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .</p> <p style="text-align: right;">التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p style="text-align: right;">المكان :</p> <p style="text-align: right;">التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: center;">اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعايير التجديدية وحينما تنطبق اللائحة 14/د)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/د) من الاتفاقية ، حتى بشرط أن تكون شهادة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .</p> <p style="text-align: right;">التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p style="text-align: right;">المكان :</p> <p style="text-align: right;">التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: center;">اعتماد تجديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعايير أو لفترة سماح حينما تنطبق اللائحة 14/هـ) أو 14/و)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/هـ) / 14/و) ² من الاتفاقية ، حتى بشرط أن تكون شهادة المرفقة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .</p> <p style="text-align: right;">التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p style="text-align: right;">المكان :</p> <p style="text-align: right;">التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
² Táchese según proceda.

¹ يمكن ، كدليل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن إطار
² الحذف حسب الاقتضاء .

<p>الرحلات ، إن وجدت ، التي مُنحت بشأنها شهادة الإعفاء :</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى بشرطه</p> <p>أن تظل شهادة المرفقة</p> <p>بها الشهادة الحالية صالحة بدورها .</p> <p>صدرت في (مكان إصدار الشهادة)</p> <p>..... (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>..... (تاريخ الإصدار)</p> <p>..... (شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>نموذج شهادة إعفاء</p> <p>شهادة إعفاء</p> <p>(الشعار الرسمي)</p> <p>صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>وتفويض من حكومة</p> <p>..... (اسم الدولة)</p> <p>من قبل</p> <p>..... (الشخص المفوض أو المنظمة المفوضة)</p> <p>تفاصيل السفينة¹</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميناؤ التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>تشهد :</p> <p>أن السفينة قد أعفيت ، بموجب الصلاحيات المخولة بمقتضى اللائحة :</p> <p>من الاتفاقية من متطلبات</p> <p>الشرط ، إن وجدت ، التي مُنحت على أساسها شهادة الإعفاء :</p>
<p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(ز)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) / 14/1(ز) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ح)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة آتية ضمن أطر</p> <p>2 للناقلات الزيت وناقلات الكيماويات وناقلات الغاز فقط .</p> <p>3 للحثف حسب الاقتضاء .</p> <p>4 إنظر تعديلات عام 1983 على لائحة سولاس (القرن 6(48) MSC) والمطابقة على السان المبينة في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1989 بالنسبة لغارب النجاة المحوطة جزئياً والذاتي التويم الموجود (قرارب النجاة المحوطة جزئياً والذاتي التويم الموجودة) على متن السفينة .</p> <p>5 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/1(ب) من الاتفاقية . ويتطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرف في اللائحة 2(ن) من الاتفاقية ، ما لم يمتد بموجب اللائحة 14/1(ح) .</p> <p>6 يمكن طلب إجراء عمليات تعدٍ إضافية .</p>	<p>المعاينة الدورية :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللائحة 14/1(ح/iii)</p> <p>تشهد أنه قد نُبئ من المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللاتحتين 9/1 و 14/1(ح/iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج)</p> <p>تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</p> <p>تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

<p style="text-align: center;">- 24 -</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية²</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية التي أجريت بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii)</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعاينة السنوية/الدورية² التي أجريت بموجب اللاتحتين B/1 و 14/1(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد المعاينات الدورية المتعلقة بالمنشآت الرابوية المشار إليها في الفقرتين 6.2 و 7.2 من هذه الشهادة</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 9/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>اعتماد عمليات تفقد قاع السفينة من الخارج⁶</p> <p>نشهد أنه قد تبين من التفقد الذي تقتضيه اللائحة 10/ من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التفقد الأول :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>التفقد الثاني :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>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</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 8/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعاينة السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>
<p style="text-align: center;">- 25 -</p> <p>اعتماد المعاينات السنوية والبيئية المتعلقة بالهياكل والآلات والمعدات المشار إليها في الفقرة 7.2 من هذه الشهادة</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 10/ من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعاينة السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية²</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/البيئية التي أجريت بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii)</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعاينة السنوية/البيئية² التي أجريت بموجب اللاتحتين 10/ و 14/1(ح)(iii) من الاتفاقية ، أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح -³</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى .....⁵ رهنأ بالمعاينات السنوية والبيئية والدورية وعمليات تفقد قاع السفينة من الخارج بموجب اللوائح 8/1 و 9/1 و 10/ من الاتفاقية .</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في (مكان إصدار الشهادة)</p> <p>تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض الذي يصدر الشهادة)</p> <p>(تسعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

<p>تاريخ البدء : تاريخ عقد القضاء تاريخ مد الصالبي أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء تاريخ التسليم تاريخ بدء العمل في تحويل أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) يجب استكمال جميع التواريخ المنطقية .</p> <p>نصه : 1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللوائح B و B و 9 و 10 من الاتفاقية . 2 أنه قد تبين من المعاينة : 1.2 أن حالة هيكل السفينة وألوانها ومعدانها المحددة في اللائحة 10/1 مرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصل 4 والفصل 2 من الاتفاقية (بخلاف المتطلبات المتعلقة بأدلة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق) ؛ 2.2 أن صليبي التثدي الأخيرين لغام السفينة من الخارج قد أجريتا في و (التواريخ) 3.2 أن السفينة تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية بشأن نظم وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛ 4.2 أن أجهزة الإنقاذ والمعدات التي زودت بها زوارق النجاة وأطراف النجاة وقرابرة الإنقاذ تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية ؛ 5.2 أن السفينة قد زودت بجهاز لثقب الجبال وبالمشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛ 6.2 أن السفينة تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية بشأن المنشآت الراديوية ؛ 7.2 أن تشغيل المشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ يستوفي متطلبات الاتفاقية ؛ 8.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بشأن المعدات الملاحة على متن السفينة ورسائل صعود المرتدين البحريين والمطبوعات الملاحة ؛ 9.2 أن السفينة قد زودت بأضواء وأشكال ورسائل لإطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار المائية العميقة ؛ 10.2 أن السفينة تستوفي من جميع الجوانب الأخرى المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية . 11.2 خصصت/لم تخصص 3 السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عندئذ ثلاثية 1-1/59/1-11/17/2-11/38/111 من الاتفاقية ؛ 12.2 تم/لم يتم 2 إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للألات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وتدابير الحماية من الحرائق/الإنقاذ بهذه الشهادة . 3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة 1.26/1-1.2.1.1 4 ضمن حدود منطقة العمل</p>	<p>نموذج شهادة السلامة لسفن البضائع شهادة السلامة لسفن البضائع تُشكل هذه الشهادة بسجل للمعدات لسفينة البضائع (النموذج C) (الشعار الرسمي) (الدولة) صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها ويتفويض من حكومة (اسم الدولة) من قبل (الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة) تفاصيل السفينة 1 اسم السفينة الرقم المميز أو الأحرف المميزة ميناء التسجيل الحمولة الإجمالية الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) 2 طول السفينة (اللائحة 12.3/11) المناطق البحرية المرخص للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/11) الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية طراز السفينة 3 ناقلة سوائب ناقلة زيت ناقلة كيميائيات ناقلة غاز سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه</p>
<p>اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج) بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء) بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج) تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة مقبولة ، بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، حتى التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء) الاعتماد حيثما تُنجز المعاينة التجديدية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(د) تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية وتعتبر هذه الشهادة مقبولة ، بموجب اللائحة 14/1(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 14/1(هـ) أو 14/1(و) تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) / 14/1(و) 3 من الاتفاقية ، حتى التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

1 يمكن ، كدليل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
 2 المحقق حسب الاقتضاء .
 3 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/1(ب) من الاتفاقية . يطلق اليرم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على البحر المفتوح في اللائحة 2/1(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدل بموجب اللائحة 14/1(ج) .

<p style="text-align: center;"><i>اعتماد المعاينات الدورية</i></p> <p>تشهد بأنه قد تبين من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 9/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعاينة الدورية :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii)</p> <p>تشهد أنه قد تبين من المعاينة الدورية التي أجريت بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p style="text-align: right;">نشهد :</p> <p>1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 9/1 من الاتفاقية .</p> <p>2 أنه تبين من المعاينة ما يلي :</p> <p>1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية المتعلقة بالمنشآت الراديوية ؛</p> <p>2.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل على نحو يستوفي متطلبات الاتفاقية</p> <p>3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح².</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى .....³ رهنأ بالمعاينات الدورية بموجب اللائحة 9/1 من الاتفاقية .</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة .....(اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في</p> <p>(مكان إصدار الشهادة)</p> <p>تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>(توقيع أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p>
<p style="text-align: center;">نموذج شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع</p> <p style="text-align: center;">شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع</p> <p>تُستكمل هذه الشهادة بسجل أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R)</p> <p style="text-align: right;">(الشعار الرسمي)</p> <p>صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>بتفويض من حكومة</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(اسم الدولة)</p> <p>من قِبل</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)</p> <p style="text-align: center;">تفاصيل السفينة¹</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميناء التسجيل</p> <p>الحصول الإجمالي</p> <p>المناطق البحرية المرخص للسفينة للعمل فيها (اللائحة 2/1V)</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>تاريخ مد صالبا السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي</p>	<p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى بلوغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(و)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) / 14/1(و)³ من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ح)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>¹ يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن إطار</p> <p>² بالنسبة لنافلات الزيت ونافلات الكيماويات ونافلات النازل فقط.</p> <p>³ لمطابق حساب الاقتصاد ،</p> <p>⁴ انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) والمنظمة على السفن المسجلة في 1 تموز/يوليه 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليه 1998 بالنسبة لقارب النجاة المحوط جزئياً والذاتي التوجيه الموجود (قارب الدجاة المحوط جزئياً والدائري التوجيه الموجودة) على متن السفينة.</p> <p>⁵ يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/1(أ) من الاتفاقية . يطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرف في اللائحة 2/1(ن) من الاتفاقية ، ما لم يبدل بموجب اللائحة 14/1(ح).</p>

<p style="text-align: center;">المعاينة السنوية/الدورية بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii)</p> <p>تشهد أنه قد تبين من المعاينة السنوية/الدورية³ ، بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii) من الاتفاقية ، أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: center;">اعتماد تمديد الشهادة (إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حينما تنطبق اللائحة 14/1(ج))</p> <p>تشرفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: center;">اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحينما تنطبق اللائحة 14/1(د)</p> <p>تشرفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p style="text-align: center;">اعتماد المعاينات السنوية والدورية</p> <p>تشهد أنه قد تبين من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 8/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعاينة السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>
<p>تاريخ مد صالبي السفينة أو بلوغها مرحلة معاملة من البناء ، أو ، حينما تنطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي .</p> <p>تشهد :</p> <p>1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 8/1 من الاتفاقية .</p> <p>2 أنه تبين من المعاينة ما يلي :</p> <p>1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بمدد وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛</p> <p>2.2 أن أجهزة النجاة ومعدات زوارق النجاة وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ تستوفي متطلبات الاتفاقية ؛</p> <p>3.2 أن السفينة مزودة بجهاز لثقب العبال ويمتثلات رادوية تُستخدم في أجهزة النجاة بموجب متطلبات الاتفاقية ؛</p> <p>4.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية من حيث المعدات الملاحية الموجودة على متنها ووسائل صعود المرسدين البحريين والمطيرعات الملاحية .</p> <p>5.2 أن السفينة مزودة بالأصواء والأشكال وتُعد إشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار السارية المفعول ؛</p> <p>6.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع النواحي الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>7.2 خصصت/لم تخصص³ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة صلاً باللائحة (اللائحتين) 38/1 و17/2-11 من الاتفاقية ؛</p> <p>8.2 تم/لم يتم³ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .</p> <p>3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة 1.26/1.4 1.4⁴ ضمن حدود منطقة العمل</p> <p>4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح³ .</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى .....⁵ رهاً بالمعاينات السنوية والدورية بموجب اللائحة 8/1 من الاتفاقية .</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تمتد إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في (مكان إصدار الشهادة)</p> <p>..... (تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصلاً الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>..... (شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p style="text-align: center;">نموذج شهادة معدات السلامة لسفن البضائع</p> <p style="text-align: center;">شهادة معدات السلامة لسفن البضائع</p> <p>تُستكمل هذه الشهادة بسجل معدات السلامة لسفن البضائع (النموذج E)</p> <p style="text-align: right;">(الشعار الرسمي)</p> <p style="text-align: left;">(الدولة)</p> <p>صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ويتفويض من حكومة</p> <p style="text-align: center;">..... (اسم الدولة)</p> <p style="text-align: right;">من قبل</p> <p style="text-align: center;">..... (الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)</p> <p style="text-align: right;">تفاصيل السفينة¹</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميناء التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية)²</p> <p>طول السفينة (اللائحة 12.3/11)</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>طرز السفينة³</p> <p>ناقلة سوانب</p> <p>ناقلة زيت</p> <p>ناقلة كيميائيات</p> <p>ناقلة غاز</p> <p>سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه</p>

<p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى بلوغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تطبق اللائحة 14/1(هـ) أو اللائحة 14/1(و)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة بموجب اللائحة 14/1(هـ) / 14/1(و) ³ من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ح)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>1 يمكن ، كبدل - وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن الطر . 2 لنافذات الزيت وناقلات الترمبليات وناقلات الغاز فقط ، 3 للحدف حسب الاقتضاء . 4 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/1(أ) من الاتفاقية ، ويطلق اليوم والشهر من هذا التاريخ للذكرى السنوية على النحو المعزوف في اللائحة 2/1(ز) من الاتفاقية ، ما لم يمثل بموجب اللائحة 14/1(ح) 5 يمكن للنص على إجراء عمليات نقد إضافية .</p>	<p>اعتماد عمليات نقد قاع السفينة من الخارج ⁵</p> <p>تشهد أنه قد تبين من التقيد الذي تقتضيه اللائحة 10/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التقيد الأول : التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>التقيد الثاني : التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج)</p> <p>تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</p> <p>تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>
<p>المعاينة السنوية/البيئية ³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/البيئية ³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>لمعاينة المسوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/البيئية بموجب اللائحة 14/1(ح)(ii)</p> <p>تشهد أنه قد تبين من المعاينة السنوية/البيئية ³ بموجب اللائحة 14/1(ح)(ii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>تشميد :</p> <p>1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 10/1 من الاتفاقية .</p> <p>2 أنه تبين من المعاينة أن حالة الهيكل والآلات والمعدات ، وفقاً للتعريف الوارد في اللائحة الاتفة الذكر ، مرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصلين 1-1 و 2-1 من الاتفاقية (بخلاف ما يتصل منها بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق) .</p> <p>3 تمت آخر عمليتين لتقيد قاع السفينة من الخارج في و (التواريخ)</p> <p>4 أن شهادة إعفاء قد سُحقت/لم تُسح ³ .</p> <p>5 خضعت/لم تخضع ³ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) 11-55/11-17/2 من الاتفاقية ؛</p> <p>6 تم/لم يتم ³ إرفاق وثيقة إقرار بتصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى ⁴ رهناً بالمعاينات السنوية والبيئية وعمليات التقيد قاع السفينة من الخارج بموجب اللائحة 10/1 من الاتفاقية .</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في (مكان إصدار الشهادة)</p> <p>..... (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>..... (شعار أو خاتم الهيئة التي تصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد المعاينات السنوية والبيئية</p> <p>تشهد أنه تبين من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 10/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعاينة السنوية..... التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

<p style="text-align: center;">نموذج شهادة إشاعات السلامة لسفن البضائع</p> <p style="text-align: center;">شهادة إشاعات السلامة لسفن البضائع</p> <p style="text-align: center;">(الدولة) (الشعار الرسمي)</p> <p style="text-align: center;">صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p style="text-align: center;">ويتقويض من حكومة</p> <p style="text-align: center;">(اسم الدولة)</p> <p style="text-align: right;">من قبل</p> <p style="text-align: center;">(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)</p> <p style="text-align: center;">1 تفاصيل السفينة</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميناء التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>الحمولة الساكنة السفينة (بالأطنان المترية) 2</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>طراز السفينة 3</p> <p>ناقلة سولاب</p> <p>ناقلة زيت</p> <p>ناقلة كيماويات</p> <p>ناقلة غاز</p> <p>سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه</p> <p>تاريخ البناء :</p> <p>تاريخ عقد البناء</p> <p>تاريخ مد الصالاب أو بلوغ مرحلة معاملة من البناء</p> <p>تاريخ التسليم</p> <p>تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق)</p> <p>يجب استكمال جميع التواريخ المنطقية .</p>	<p style="text-align: center;">اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</p> <p>تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بتلك الواردة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع :</p> <p style="text-align: center;">(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p style="text-align: center;">(شعار أو خاتم الهيئة التي أصدرت الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تمديد صلاحية الشهادة حتى الوصول إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(و)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع :</p> <p style="text-align: center;">(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p style="text-align: center;">(شعار أو خاتم الهيئة التي أصدرت الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: right;">1 الملحق حسب الاقتضاء - 2 يمكن ، كإجراء ، 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"</p>												
<p>هذه الشهادة صالحة حتى</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في</p> <p style="text-align: center;">(مكان إصدار الشهادة)</p> <p style="text-align: center;">(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يصدر الشهادة) (تاريخ الإصدار)</p> <p style="text-align: center;">(شعار أو خاتم الهيئة التي تصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>تشهد :</p> <p>1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب أحكام اللائحة 7/1 من الاتفاقية ، 2 أنه تتفق 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 التصميمات الداخلية الكفيلة للماء ؛ 3. خطوط التحميل التالية للتقسيم الداخلي :</p> <table border="1" data-bbox="1153 1670 1939 1841"> <thead> <tr> <th>خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والوسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة 18/1-3)</th> <th>عائم السفينة</th> <th>تتعلق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البدلية التالية</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P1</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>P2</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table> <p>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 وورق الإنقاذ قد وفرت بموجب متطلبات الاتفاقية ؛ 4.2 أن السفينة زوّدت بأجهزة قذف الحبال والمنتشات الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛ 5.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمنتشات الراديوية ؛ 6.2 أن المنتشات 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 خصصت/لم تخصص 1 السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) 1-1/55/17/2-38/III من الاتفاقية ؛ 11.2 تم/لم يتم 1 إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للألات والمنتشات الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ 1 بهذه الشهادة . 3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تمنح 1 .</p>	خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والوسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة 18/1-3)	عائم السفينة	تتعلق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البدلية التالية	P1	P2	P3
خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والوسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة 18/1-3)	عائم السفينة	تتعلق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البدلية التالية											
P1											
P2											
P3											

<p>نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب</p> <p>شهادة السلامة لسفن الركاب</p> <p>تُستكمل هذه الشهادة بسجل المعدات لشهادة سلامة سفينة الركاب (النموذج P)</p> <p>(الدولة)</p> <p>(الشعار الرسمي)</p> <p>لرحلة واحدة أو رحلة قصيرة دولية</p> <p>صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة بتفويض من حكومة</p> <hr/> <p>(اسم الدولة)</p> <p>من قبل</p> <p>(المسؤول المفوض أو الهيئة المفوضة)</p> <p>تفاصيل السفينة²</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميناؤ التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>المناطق البحرية التي أُجيز للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/1V)</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>تاريخ البناء :</p> <p>تاريخ عقد البناء</p> <p>تاريخ مد الصالط أو بلوغ مرحلة معاملة من البناء</p> <p>تاريخ التسليم</p> <p>تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق)</p> <p>يجب استكمال كافة التواريخ المنطبقة .</p>	<p>مرفق</p> <p>تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>مرفق</p> <p>تعديلات وإضافات إلى مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>تذييل</p> <p>تعديلات وإضافات إلى تذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>تُستبدل كافة نماذج الشهادات وسجلات المعدات الواردة في تذييل هذا المرفق بما يلي :</p>
<p>القرار MSC.344(91) المعمد في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012</p> <p>تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>إن لجنة السلامة البحرية ،</p> <p>إذ تستذكر المادة 28 (ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،</p> <p>وإذ تستذكر كذلك المادة VII(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 ،</p> <p>وإذ تترك الحاجة إلى موازنة نماذج الشهادات الواردة في تذييل بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس مع نماذج الشهادات الواردة في الاتفاقية وبروتوكول عام 1978 لاتفاقية سولاس ،</p> <p>وقد نظرت ، في دورتها الحادية والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس اقترحت وسممت بموجب المادة VII(ب)(i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ،</p> <p>1. تعتمد ، بموجب المادة VII(ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، التعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس التي يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛</p> <p>2. تقرّر ، بموجب المادة VII(ب)(vi)(2) (ب) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، بأن التعديلات المذكورة تُعتبر مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2014 ، إلا إذا قام أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 50 بالمئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قبل هذا التاريخ ، بالإخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛</p> <p>3. تدعو الأطراف المعنية إلى أن تأخذ علماً بأنه بموجب المادة VIII(ب)(vi)(2) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، فإن بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، تعدل التعديلات حيز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2014 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛</p> <p>4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة VII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أن يرسل نسخاً مصدقة من هذا القرار وبنص التعديلات الوارد في المرفق إلى كافة الأطراف في بروتوكول عام 1978 لاتفاقية سولاس ؛</p> <p>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 .</p>	<p>سخة مطبوعة ومصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي أعدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الحادية والتسعين ، في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012 ، يرد هذا النص في مرفق القرار (MSC.344(91)) ، وقد أُدرج النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .</p> <p>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。</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:</p> <p>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:</p> <p>لندن ، في</p> <p>伦敦 London, Londres, le 11 JUNE 2014 Лондон, Londres.</p> <p>J110712(A/CIE/FR/S)</p>

<p style="text-align: center;">تعديلات عام 2010 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p style="text-align: center;">القرار (MSC.309(88))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">2010 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.309(88))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.309(88))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">(Резолюция MSC.309(88))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2010 AL PROTOCOLO DE 1988 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.309(88))</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.309(88) (adopted on 3 December 2010)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; 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.
<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">APPENDIX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>Form of Safety Certificate for Passenger Ships</p> <ol style="list-style-type: none"> The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following: <ul style="list-style-type: none"> "2.10 the ship was/was not¹ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention; 2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances¹ is/is not¹ appended to this Certificate. <p style="text-align: center;">¹ Delete as appropriate."</p> <p>Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships</p> <ol style="list-style-type: none"> The existing paragraphs 5 and 6 are replaced by the following: <ul style="list-style-type: none"> "5 That the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/7⁴ of the Convention; 6 That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate. <p style="text-align: center;">⁴ Delete as appropriate."</p> <p>Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships</p> <ol style="list-style-type: none"> The existing paragraphs 2.7 and 2.8 are replaced by the following: <ul style="list-style-type: none"> "2.7 the ship was/was not¹ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38⁶ of the Convention; 2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances⁴ is/is not¹ appended to this Certificate. <p style="text-align: center;">⁴ Delete as appropriate."</p> 	<p>Form of Safety Certificate for Cargo Ships</p> <ol style="list-style-type: none"> The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following: <ul style="list-style-type: none"> "2.11 the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁴ of the Convention; 2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate. <p style="text-align: center;">⁴ Delete as appropriate."</p>

<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.309(88) (adoptée le 3 décembre 2010)</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a traité aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>1. ADOPTÉ, 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;</p> <p>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 1^{er} 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;</p> <p>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 1^{er} juillet 2012 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">APPENDICE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers</p> <p>1 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.10 et 2.11 par ce qui suit :</p> <p>"2.10 que le navire a fait/n'a pas fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ de la Convention;</p> <p>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 sauvetage¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.</p> <p>¹ Rayer la mention inutile."</p> <p>Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge</p> <p>2 Remplacer le texte actuel des paragraphes 5 et 6 par ce qui suit :</p> <p>"5 que le navire a fait/n'a pas fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17¹ de la Convention;</p> <p>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'incendie¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.</p> <p>¹ Rayer la mention inutile."</p>
<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ МСC.309(88) (принята 3 декабря 2010 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей восьмидесятой 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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.</p>	<p>Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge</p> <p>3 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.7 et 2.8 par ce qui suit :</p> <p>"2.7 que le navire a fait/n'a pas fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ de la Convention;</p> <p>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 sauvetage¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.</p> <p>¹ Rayer la mention inutile."</p> <p>Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge</p> <p>4 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.11 et 2.12 par ce qui suit :</p> <p>"2.11 que le navire a fait/n'a pas fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ de la Convention;</p> <p>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 sauvetage¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.</p> <p>¹ Rayer la mention inutile."</p>

<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна</p> <p>1 Существующие пункты 2.10 и 2.11 заменяются следующим:</p> <p>«2.10 к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Конвенции;</p> <p>2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам¹ прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.</p> <p>¹ Неужное зачеркнуть..</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции</p> <p>2 Существующие пункты 5 и 6 заменяются следующим:</p> <p>«5 Что к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17¹ Конвенции;</p> <p>6 Что документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности¹ прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.</p> <p>¹ Неужное зачеркнуть..</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению</p> <p>3 Существующие пункты 2.7 и 2.8 заменяются следующим:</p> <p>«2.7 к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-2/17 / III/38¹ Конвенции;</p>	<p>2.8 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по пожарной безопасности/спасательным средствам¹ прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.</p> <p>¹ Неужное зачеркнуть..</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна</p> <p>5 Существующие пункты 2.11 и 2.12 заменяются следующим:</p> <p>«2.11 к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Конвенции;</p> <p>2.12 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам¹ прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.</p> <p>¹ Неужное зачеркнуть..</p>
<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad para buques de pesaje</p> <p>1 Se sustituyen los párrafos 2.10 y 2.11 actuales por los siguientes:</p> <p>“2.10 Que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38¹ del Convenio,</p> <p>2.11 Que se adjunta/no se adjunta¹ 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 salvamento¹.</p> <p>¹ Táchese según proceda.*</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga</p> <p>2 Se sustituyen los párrafos 5 y 6 actuales por los siguientes:</p> <p>“5 Que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 y II-2/17¹ del Convenio,</p> <p>6 Que se adjunta/no se adjunta¹ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios¹.</p> <p>¹ Táchese según proceda.*</p>	<p>Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga</p> <p>3 Se sustituyen los párrafos 2.7 y 2.8 actuales por los siguientes:</p> <p>“2.7 Que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 y III/38¹ del Convenio.</p> <p>2.8 Que se adjunta/no se adjunta¹ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento¹.</p> <p>¹ Táchese según proceda.*</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga</p> <p>4 Se sustituyen los párrafos 2.11 y 2.12 actuales por los siguientes:</p> <p>“2.11 Que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38¹ del Convenio.</p> <p>2.12 Que se adjunta/no se adjunta¹ 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 salvamento¹.</p> <p>¹ Táchese según proceda.*</p>

<p>تمودج شهادة معدات السلامة لسفن البضائع</p> <p>3 يُستعاض عن الفقرتين الحاليين 7.2 و 8.2 بما يلي :</p> <p>7.2⁴ خضعت/لم تخضع⁴ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) 38/III/17/2-1³ من الاتفاقية ؛</p> <p>8.2 تم/لم يتم⁴ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة الحرائقية/أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .</p> <p>⁴ الحذف حسب الاقتضاء ."</p> <p>تمودج شهادة السلامة لسفن البضائع</p> <p>4 يُستعاض عن الفقرتين الحاليين 11.2 و 12.2 بما يلي :</p> <p>11.2⁴ خضعت/لم تخضع⁴ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) 38/III/17/2-1/55/1-1⁴ من الاتفاقية ؛</p> <p>12.2 تم/لم يتم⁴ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة الحرائقية/أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .</p> <p>⁴ الحذف حسب الاقتضاء ."</p>	<p>مرفق</p> <p>تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>مرفق</p> <p>تعديلات وإضافات إلى مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>تذييل</p> <p>تعديلات وإضافات إلى تذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>تمودج شهادة السلامة لسفن الركاب</p> <p>1 يُستعاض عن الفقرتين الحاليين 10.2 و 11.2 بما يلي :</p> <p>10.2⁴ خضعت/لم تخضع⁴ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) 38/III/17/2-1/55/1-1⁴ من الاتفاقية ؛</p> <p>11.2 تم/لم يتم⁴ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة الحرائقية/أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .</p> <p>⁴ الحذف حسب الاقتضاء ."</p> <p>تمودج شهادة إشارات السلامة لسفن البضائع</p> <p>2 يُستعاض عن الفقرتين الحاليين 5 و 6 بما يلي :</p> <p>5⁴ خضعت/لم تخضع⁴ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) 17/2-1/55/1-1⁴ من الاتفاقية ؛</p> <p>6 تم/لم يتم⁴ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة الحرائقية/أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .</p> <p>⁴ الحذف حسب الاقتضاء ."</p>
<p>القرار MSC.309(88) (المعتمد في 3 كانون الأول/ديسمبر 2010)</p> <p>تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p>إن لجنة السلامة البحرية ،</p> <p>إذ تستذكر المادة 28 (ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،</p> <p>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 ،</p> <p>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 ،</p> <p>1 تستعتمد ، بموجب المادة VII (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 ؛</p> <p>2 تقرّر ، بموجب المادة VIII (ب) (vi) (2) (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 مجتمعة ما لا يقل عن 50 ٪ من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قبل هذا التاريخ ، بالإخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛</p> <p>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 حيز التنفيذ في 1 تموز/يوليه 2012 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛</p> <p>4 تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة VII (ب) (v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ، أن يرسل نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الواردة في المرفق إلى جميع الأطراف في بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس ؛</p> <p>5 تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الأطراف في بروتوكول عام 1988 المتعلق باتفاقية سولاس نسخاً من هذا القرار ويعرفه .</p>	<p>نسخة صادقة مصدقة من متن التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، (بروتوكول عام 1988) ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثامنة والثمانين ، في 3 كانون الأول/ديسمبر 2010 ، وفقاً للمادة VIII (ب) (i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، ويرد هذا النص في مرفق القرار MSC.309(88) ، وقد أودع التمس الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .</p> <p>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 a 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.</p> <p>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.</p> <p>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 восьмидесят 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.</p> <p>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 88ª 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.</p> <p>من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية</p> <p>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:</p> <p>لندن ، في</p> <p>London, London, le London, London,</p> <p>20th July, 2011</p> <p>JM309(NEJF/R/S)</p>

<p style="text-align: center;">2009 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.283(86))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.283(86))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ 2009 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">(Резолюция MSC.283(86))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2009 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.283(86))</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.283(86) (adopted on 5 June 2009)</p> <p style="text-align: center;">ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; 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.
<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">APPENDIX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)</p> <ol style="list-style-type: none"> In the Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P), in section 5, a new item 14 is inserted as follows: <ul style="list-style-type: none"> "14 Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)". <p>Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> "14 Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)". <p>Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)</p> <ol style="list-style-type: none"> In the Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C), in section 5, a new item 15 is inserted as follows: <ul style="list-style-type: none"> "15 Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)". 	<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.283(86) (adoptée le 5 juin 2009)</p> <p style="text-align: center;">ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; 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.

<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TEL QUE MODIFIÉ</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">APPENDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À L'APPENDICE DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)</p> <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 :</p> <p style="padding-left: 20px;">"14 Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)".</p> <p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E)</p> <p>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 :</p> <p style="padding-left: 20px;">"14 Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)".</p> <p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C)</p> <p>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 :</p> <p style="padding-left: 20px;">"15 Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)".</p>	<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.283(86) (принята 5 июня 2009 года)</p> <p style="text-align: center;">ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей восьмидесятой 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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.
<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (форма P)</p> <p>1 В раздел 5 Перечня оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (форма P) включается новый пункт 14 следующего содержания:</p> <p style="padding-left: 20px;">«14 Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)».</p> <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (форма E)</p> <p>2 В раздел 3 Перечня оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (форма E) включается новый пункт 14 следующего содержания:</p> <p style="padding-left: 20px;">«14 Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)».</p> <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (форма C)</p> <p>3 В раздел 5 Перечня оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (форма C) включается новый пункт 15 следующего содержания:</p> <p style="padding-left: 20px;">«15 Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)».</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.283(86) (adoptada el 5 de junio de 2009)</p> <p style="text-align: center;">ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 86º 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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; 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.

<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)</p> <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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"14 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."</p> <p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"14 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."</p> <p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"15 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 восьмидесятишестой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII б) 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.</p> <p>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 86ª período 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.</p> <p>For the Secretary-General of the International Maritime Organization: Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale: За Генерального секретаря Международной морской организации: Per el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:</p> <p style="text-align: right;"></p> <p>London, Londres, le 28/11/2009 Лондон, Londres,</p> <p>J/18045 (E/F/R/S)</p>
<p style="text-align: center;">2008 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.258(84))</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS DE 2008 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLÉ QUE MODIFIÉE</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.258(84))</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ 2008 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">(Резолюция MSC.258(84))</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2007 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.258(84))</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.258(84) (adopted on 16 May 2008)</p> <p style="text-align: center;">ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>4. RECOMMENDS the Parties concerned to issue certificates complying with the annexed amendments at the first renewal survey on or after 1 January 2010;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>

<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">APPENDIX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>Record of Equipment for Passenger Ship Safety Certificate (Form P)</p> <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:</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)",</p> <p>and in section 3, the existing item 6 is replaced by the following:</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)".</p> <p>Record of Equipment for Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)".</p> <p>Record of Equipment for Cargo Ship Radio Certificate (Form R)</p> <p>3 In the Record of Equipment for Cargo Ship Radio Certificate (Form R), in section 2, the existing item 6 is replaced by the following:</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)".</p>	<p>Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)",</p> <p>and in section 3, the existing item 6 is replaced by the following:</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)".</p>
<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.258(84) (adoptée le 16 mai 2008)</p> <p style="text-align: center;">ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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 1^{er} 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;</p> <p>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 1^{er} janvier 2010, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> <p>4. RECOMMANDE aux Parties intéressées de délivrer des certificats conformes aux amendements figurant en annexe lors de la première visite de renouvellement effectuée le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date;</p> <p>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,</p> <p>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,</p>	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS ET AJOUTS À APPORTER À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">APPENDICE</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)</p> <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 :</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)",</p> <p>et à la section 3, remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)".</p> <p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E)</p> <p>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 :</p> <p style="padding-left: 20px;">"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)".</p>

<p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (Modèle R)</p> <p>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 :</p> <p>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)».</p> <p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C)</p> <p>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 :</p> <p>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)»,</p> <p>et à la section 3, remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :</p> <p>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)».</p>	<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.258(84) (принята 16 мая 2008 года)</p> <p style="text-align: center;">ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей восьмидесяти четвертой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьями VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,</p> <p>1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьями 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;</p> <p>2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьями 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;</p> <p>3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьями 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;</p> <p>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;</p> <p>5. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьями 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;</p> <p>6. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.</p>
<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма Р)</p> <p>1 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма Р) в разделе 2 существующий пункт 11.1 заменяется следующим:</p> <p>«11.1 Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения 11.1.1 Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (САРТ) 11.1.2 Передатчики AIS для поиска и спасания (АИС-САРТ)»,</p> <p>и в разделе 3 существующий пункт 6 заменяется следующим:</p> <p>«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)».</p> <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма Е)</p> <p>2 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма Е) в разделе 2 существующий пункт 9.1 заменяется следующим:</p> <p>«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)».</p> <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма R)</p> <p>3 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма R) в разделе 2 существующий пункт 6 заменяется следующим:</p> <p>«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)».</p>	<p style="text-align: center;">Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма С)</p> <p>4 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма С) в разделе 2 существующий пункт 9.1 заменяется следующим:</p> <p>«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)»,</p> <p>и в разделе 3 существующий пункт 6 заменяется следующим:</p> <p>«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)».</p>

<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.258(84) (adoptada el 16 de mayo de 2008)</p> <p style="text-align: center;">ADOPTACIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 84º período 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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">11.1</td> <td>Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">11.1.1</td> <td>Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">11.1.2</td> <td>Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)",</td> </tr> </table> <p>y en la sección 3 se sustituye el punto 6 por el texto siguiente:</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">6</td> <td>Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">6.1</td> <td>Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">6.2</td> <td>Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".</td> </tr> </table> <p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">9.1</td> <td>Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">9.1.1</td> <td>Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">9.1.2</td> <td>Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".</td> </tr> </table> 	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)",	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)".	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)".
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)",																		
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)".																		
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)".																		
<p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">6</td> <td>Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">6.1</td> <td>Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">6.2</td> <td>Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".</td> </tr> </table> <p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">9.1</td> <td>Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">9.1.1</td> <td>Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">9.1.2</td> <td>Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)",</td> </tr> </table> <p>y en la sección 3 se sustituye el punto 6 por el texto siguiente:</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">6</td> <td>Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">6.1</td> <td>Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">6.2</td> <td>Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".</td> </tr> </table>	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)".	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)",	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)".	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренными 16 мая 2008 года на восемьдесят четвертой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации и соответствии со статьями VIII Конвенции и статьями 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.</p> <p>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 84º 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.</p> <p>For the Secretary-General of the International Maritime Organization</p> <p>Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:</p> <p>За Генерального секретаря Международной морской организации: </p> <p>For the Secretary-General of the Organization Marítima Internacional:</p> <p>London, Londres le Лондон, Londres.</p> <p style="text-align: right; font-size: 2em;">9/11/2008</p>
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)".																		
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)",																		
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)".																		

<p style="text-align: center;">2007 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.240(83))</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.240(83))</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ 2007 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">(Резолюция MSC.240(83))</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2007 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.240(83))</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.240(83)</p> <p style="text-align: center;">Adopted on 12 October 2007</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI 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; 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; 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; RECOMMENDS the Parties concerned to issue certificates complying with the annexed amendments at the first renewal survey after 1 July 2009; 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; 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.
<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">APPENDIX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>Form of Safety Certificate for Passenger Ships</p> <ol style="list-style-type: none"> 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": <ul style="list-style-type: none"> "2.10 the ship was/was not⁴ 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 not⁴ appended to this Certificate. <p style="text-align: center;">⁴ Delete as appropriate."</p> 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: <ul style="list-style-type: none"> ⁴ For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used." <p>Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships</p> <ol style="list-style-type: none"> 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": <ul style="list-style-type: none"> "5 the ship was/was not⁴ 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 not⁴ appended to this Certificate. <p style="text-align: center;">⁴ Delete as appropriate."</p> <p>Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships</p> <ol style="list-style-type: none"> 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": <ul style="list-style-type: none"> "2.7 the ship was/was not⁴ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-2/17 of the Convention; 	<p style="text-align: center;">2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is/is not⁴ appended to this Certificate.</p> <p style="text-align: center;">⁴ Delete as appropriate."</p> <p>Form of Safety Certificate for Cargo Ships</p> <ol style="list-style-type: none"> 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": <ul style="list-style-type: none"> "2.11 the ship was/was not⁴ 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 not⁴ appended to this Certificate. <p style="text-align: center;">⁴ Delete as appropriate."</p>

<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.240(83) (adoptée le 12 octobre 2007)</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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 1^{er} 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;</p> <p>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 1^{er} juillet 2009 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> <p>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 1^{er} juillet 2009;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE</p> <p style="text-align: center;">APPENDICE</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers</p> <p>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 :</p> <p>"2.10 que le navire a fait/n'a pas fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 de la Convention;</p> <p>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 pas¹ joint au présent Certificat.</p> <p>¹ Rayer la mention inutile."</p> <p>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"² 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 :</p> <p>² Dans le cas des navires construits avant le 1^{er} janvier 2009, il conviendrait d'utiliser la marque de compartimentage applicable "C.1, C.2 et C.3."</p> <p>Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge</p> <p>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 :</p> <p>"5 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 de la Convention;</p> <p>6 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie est/n'est pas⁴ joint au présent Certificat.</p> <p>⁴ Rayer la mention inutile."</p>
<p>Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge</p> <p>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 :</p> <p>"2.7 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 de la Convention;</p> <p>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 pas⁴ joint au présent Certificat.</p> <p>⁴ Rayer la mention inutile."</p> <p>Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge</p> <p>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 :</p> <p>"2.11 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la règle II-2/17 de la Convention;</p> <p>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 pas⁴ joint au présent Certificat.</p> <p>⁴ Rayer la mention inutile."</p>	<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.240(83) Принята 12 октября 2007 года</p> <p style="text-align: center;">ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 б) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII б) 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,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей восьмидесятой третьей сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьями VIII б) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,</p> <p>1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьями VIII б) 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;</p> <p>2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьями VIII б) 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;</p> <p>3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьями VIII б) 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;</p> <p>4. РЕКОМЕНДУЕТ соответствующим Сторонам выдавать свидетельства, соответствующие прилагаемым поправкам, при первом освидетельствовании для возобновления свидетельства после 1 июля 2009 года;</p> <p>5. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьями VIII б) 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;</p>

<p>6. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.</p>	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна</p> <p>1 После существующего пункта 2.9 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», добавляются следующие новые пункты 2.10 и 2.11:</p> <p style="padding-left: 40px;">«2.10 судно было/не было¹ подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правила II-2/17 Конвенции;</p> <p style="padding-left: 40px;">2.11 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.</p> <p style="padding-left: 40px;">¹ Неужное зачеркнуть.»</p> <p>2 В таблице пункта 2.1.3 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», ссылка на «правило II-1/13» заменяется ссылкой на «правило II-1/18⁴», текст «С.1, С.2, С.3» заменяется текстом «Р.1, Р.2, Р.3» и добавляется следующее подстрочное примечание:</p> <p style="padding-left: 40px;">⁴ Для судов, построенных до 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «С.1, С.2 и С.3».</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции</p> <p>3 После существующего пункта 4 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», добавляются следующие новые пункты 5 и 6:</p> <p style="padding-left: 40px;">«5 судно было/не было⁴ подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правила II-2/17 Конвенции;</p> <p style="padding-left: 40px;">6 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.</p> <p style="padding-left: 40px;">⁴ Неужное зачеркнуть.»</p>
<p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению</p> <p>4 После существующего пункта 2.6 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», добавляются следующие новые пункты 2.7 и 2.8:</p> <p style="padding-left: 40px;">«2.7 судно было/не было⁴ подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правила II-2/17 Конвенции;</p> <p style="padding-left: 40px;">2.8 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.</p> <p style="padding-left: 40px;">⁴ Неужное зачеркнуть.»</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна</p> <p>5 После существующего пункта 2.10 в разделе, начинающемся словами «НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ», добавляются следующие новые пункты 2.11 и 2.12:</p> <p style="padding-left: 40px;">«2.11 судно было/не было⁴ подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правила II-2/17 Конвенции;</p> <p style="padding-left: 40px;">2.12 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.</p> <p style="padding-left: 40px;">⁴ Неужное зачеркнуть.»</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.240(83) (adoptada el 12 de octubre de 2007)</p> <p style="text-align: center;">ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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 figurará en el anexo de la presente resolución;</p> <p>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 recusán las enmiendas,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>

<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje</p> <p>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:</p> <p>"2.10 el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;</p> <p>2.11 se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.</p> <p>¹ Táchese según proceda."</p> <p>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:</p> <p>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."</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga</p> <p>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:</p> <p>"5 el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;</p> <p>6 se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.</p> <p>⁴ Táchese según proceda."</p>	<p>Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga</p> <p>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:</p> <p>"2.7 el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;</p> <p>2.8 se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.</p> <p>⁴ Táchese según proceda."</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad para buque de carga</p> <p>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:</p> <p>"2.11 el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;</p> <p>2.12 se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.</p> <p>⁴ Táchese según proceda."</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренных 12 октября 2007 года на восьмидесять третьей сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьями VIII Конвенции и статьи VI Протокола 1988 к ней, изложенных в приложении к резолюции MSC.240(83) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.</p> <p>COPIA AUTÈNTICA 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^{ra} 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.</p> <p>For the Secretary-General of the International Maritime Organization</p> <p>Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:</p> <p>За Генерального секретаря Международной морской организации:</p> <p>Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:</p> <p>London, Londres le, Лондон, Londres,</p> <p style="text-align: center;">9/5/2008</p>	<p style="text-align: center;">2006 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.227(82))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.227(82))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ 2006 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">(Резолюция MSC.227(82))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2006 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.227(82))</p>

<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.227(82) (adopted on 8 December 2006)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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;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.	<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">APPENDIX MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)</p> <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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Long-range identification and tracking system",</p> <p>and item 4 (Automatic identification system (AIS)) is renumbered as item 4.1.</p> <p style="text-align: center;">Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Long-range identification and tracking system",</p> <p>and item 4 (Automatic identification system (AIS)) is renumbered as item 4.1.</p> <p style="text-align: center;">Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Long-range identification and tracking system",</p> <p>and item 4 (Automatic identification system (AIS)) is renumbered as item 4.1.</p>
<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.227(82) adoptée le 8 décembre 2006</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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;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.	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (modèle P)</p> <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 :</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Système d'identification et de suivi des navires à grande distance"</p> <p>et renuméroter la rubrique 4 (Système d'identification automatique (AIS)), qui devient la rubrique 4.1.</p> <p style="text-align: center;">Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (modèle E)</p> <p>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 :</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Système d'identification et de suivi des navires à grande distance"</p> <p>et renuméroter la rubrique 4 (Système d'identification automatique (AIS)), qui devient la rubrique 4.1.</p> <p style="text-align: center;">Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (modèle C)</p> <p>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 :</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Système d'identification et de suivi des navires à grande distance"</p> <p>et renuméroter la rubrique 4 (Système d'identification automatique (AIS)), qui devient la rubrique 4.1.</p>

<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.227(82) (принята 8 декабря 2006 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей восьмидесятой 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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.</p>	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (форма P)</p> <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:</p> <p style="padding-left: 40px;">«4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии»;</p> <p>пункт 4 (Автоматическая идентификационная система (АИС)) перенумеровывается в 4.1.</p> <p style="text-align: center;">Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (форма E)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 40px;">«4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии»;</p> <p>пункт 4 (Автоматическая идентификационная система (АИС)) перенумеровывается в 4.1.</p> <p style="text-align: center;">Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (форма C)</p> <p>3. В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (форма C) в разделе 5 после пункта 4 добавляется следующий новый пункт 4.2:</p> <p style="padding-left: 40px;">«4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии»;</p> <p>пункт 4 (Автоматическая идентификационная система (АИС)) перенумеровывается в 4.1.</p>
<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.227(82) (adoptada el 8 de diciembre de 2006)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 82º 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,</p> <p>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;</p> <p>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 recusán las enmiendas;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)</p> <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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"</p> <p>y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.</p> <p style="text-align: center;">Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"</p> <p>y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.</p> <p style="text-align: center;">Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)</p> <p>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:</p> <p style="padding-left: 40px;">"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"</p> <p>y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.</p>

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 as 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 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.

ЗАБЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Протоколу 1988 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, одобренными 8 декабря 2006 года на восьмидесяти 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 82º 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.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:
 Per el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. [Signature]

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 КОНВЕНЦИИ 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;"

<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.204(81) (adoptée le 18 mai 2006)</p> <p style="text-align: center;">ADOPTION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; PRie INSTamment toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988 d'accepter ces amendements dans les meilleurs délais. 	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS GÉNÉRALES</p> <p style="text-align: center;">PARTIE B - VISITES ET CERTIFICATS</p> <p>Règle 10 - Visites de la structure, des machines et du matériel d'armement des navires de charge</p> <p>Remplacer le texte actuel du paragraphe a) v) par ce qui suit :</p> <p>"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;"</p>
<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.204(81) (принята 18 мая 2006 года)</p> <p style="text-align: center;">ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ 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,</p> <p>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 принятием двумя третями Сторон Протокола,</p> <p>РАССМОТРЕВ на своей восьмидесятой 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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ все Стороны Протокола СОЛАС 1988 года как можно скорее принять поправки. 	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ГЛАВА I</p> <p style="text-align: center;">ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p style="text-align: center;">ЧАСТЬ В – ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И СВИДЕТЕЛЬСТВА</p> <p>Правило 10 – Освидетельствования корпуса, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов</p> <p>Существующий текст подпункта v) пункта а) правила заменяется следующим:</p> <p>«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»</p>

<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.204(81) (adoptada el 18 de mayo de 2006)</p> <p>ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO en su 81º 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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;INSTA a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 a que acepten las enmiendas lo antes posible.	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p style="text-align: center;">PARTE B - RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS</p> <p>Regla 10 - Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga</p> <p>Se sustituye el texto actual del apartado v) del párrafo a) por el siguiente:</p> <p>"v) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante el período 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 período 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;"</p>
<p>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 as 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.</p> <p>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-onzième 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.</p> <p>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 восьмидесяти первой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII Конвенции и статьей VI Протокола изложенных в приложениях к резолюции MSC.204(81) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.</p> <p>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 81º 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.</p> <p>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:</p> <p style="text-align: right;"><i>R.P. [Signature]</i></p> <p>London, Londres, le Лондон, Londres,</p> <p style="text-align: center;">6/VIII/2007</p>	<p style="text-align: center;">2004 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.171(79))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.171(79))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ 2004 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">(Резолюция MSC.171(79))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2004 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.171(79))</p>

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*

Item	Actual provision
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)²ⁿ;

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 OÙTRE 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)**

Matériel	Dispositions existantes
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 flux de rotation*
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)

<p style="text-align: center;">Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle C)</p> <p>7 Dans la fiche d'équipement, remplacer le point 5 du tableau par ce qui suit :</p> <p>"5.1 Enregistreur des données du voyage (VDR);</p> <p>5.2 Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR)³;</p> <p>et ajouter dans le tableau le nouveau point 14 après le point 13, comme suit :</p> <p>"14 Manuel IAMSAR, volume III".</p>	<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.171(79) (принята 9 декабря 2004 года)</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vi) 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; 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; ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года. 																																										
<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна</p> <p>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:</p> <p>"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство:". (dd.mm.gggg)</p> <p style="text-align: center;">Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции</p> <p>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:</p> <p>"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство:". (dd.mm.gggg)</p> <p style="text-align: center;">Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению</p> <p>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:</p> <p>"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство:". (dd.mm.gggg)</p>	<p style="text-align: center;">Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма E)</p> <p>4 Существующий раздел 3 заменяется следующим:</p> <p>"3 Описание навигационных систем и оборудования</p> <table border="1" data-bbox="1244 1575 1900 2525"> <thead> <tr> <th>Наименование</th> <th>Фактическое наличие</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1.1 Главный магнитный компас*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>1.2 Запасной магнитный компас *</td><td>.....</td></tr> <tr><td>1.3 Гирокомпас*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>1.4 Репитер гирокомпаса для указания курса*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>1.5 Репитер гирокомпаса для пеленгования*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>1.6 Система управления курсом или траекторией движения*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>1.7 Пелорус или пеленгаторное устройство компаса*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>1.8 Средства корректировки курса и пеленгов</td><td>.....</td></tr> <tr><td>1.9 Устройство передачи курса (УПК)*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>2.1 Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)**</td><td>.....</td></tr> <tr><td>2.2 Устройства резервирования ЭКНИС</td><td>.....</td></tr> <tr><td>2.3 Морские навигационные пособия</td><td>.....</td></tr> <tr><td>2.4 Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий</td><td>.....</td></tr> <tr><td>3.1 Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/низемной радионавигационной системы**</td><td>.....</td></tr> <tr><td>3.2 Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>3.3 Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц**)*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>3.4 Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>3.5 Средство автосопровождения*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>3.6 Второе средство автосопровождения*</td><td>.....</td></tr> <tr><td>3.7 Средство электронной прокладки*</td><td>.....</td></tr> </tbody> </table>	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/низемной 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																																										
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/низемной 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.

** Неужное 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:....."
(dd.mm.gggg)

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:....."
(dd.mm.gggg)

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 79º período 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) vi) 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 deriva*
1.7	Taxímetro o dispositivo para leer las demoras*
1.8	Médios 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	Médios auxiliares para los SIVCE
2.3	Publicaciones náuticas
2.4	Médios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas
3.1	Receptor para el sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terreno**
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 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.

** Téchese 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)"¹⁾,

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.

ЗАБЕРЕННАЯ 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 слан 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 79º 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. B...

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))

<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.154(78) (adopted on 20 May 2004)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">APPENDIX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)</p> <p>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.</p> <p>Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">RÉSOLUTION MSC.154(78) (adoptée le 20 mai 2004)</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p>LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,</p> <p>RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui a traité aux fonctions du Comité,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ANNEXE</p> <p style="text-align: center;">AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER</p> <p style="text-align: center;">APPENDICE</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (modèle E)</p> <p>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.</p> <p>Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (modèle C)</p> <p>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.</p>

<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.154(78) (принята 20 мая 2004 года)</p> <p style="text-align: center;">ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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; 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; ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года. 	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма E)</p> <ol style="list-style-type: none"> В разделе 2 пункт 9 исключается и пункты 10, 10.1 и 10.2 переименовываются в пункты 9, 9.1 и 9.2 соответственно. <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма C)</p> <ol style="list-style-type: none"> В разделе 2 пункт 9 исключается и пункты 10, 10.1 и 10.2 переименовываются в пункты 9, 9.1 и 9.2 соответственно.
<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.154(78) (adoptada el 20 de mayo de 2004)</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO en su 78º 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,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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 recusán las enmiendas; 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; 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; 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. 	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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'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 статьями VIII Конвенции и статьи VI Протокола 1988 к ней, изложенных в приложениях 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 78ª 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:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London,
Londres le,
Лондон,
Londres,

9th May 2006.



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VIII(b)(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》当缔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》当缔国的本组织会员。

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.

<p style="text-align: center;">РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.124(75) (принята 24 мая 2002 года)</p> <p style="text-align: center;">ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,</p> <p>ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none">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;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;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;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;ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС.	<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма Р)</p> <ol style="list-style-type: none">В разделе 3 пункты 7 и 8 и относящиеся к ним подстрочные примечания исключаются. <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма R)</p> <ol style="list-style-type: none">В разделе 2 пункты 7 и 8 и относящиеся к ним подстрочные примечания исключаются.Раздел 4 исключается. <p>Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма С)</p> <ol style="list-style-type: none">В разделе 3 пункты 7 и 8 и относящиеся к ним подстрочные примечания исключаются.
<p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN MSC.124(75) (aprobada el 24 de mayo de 2002)</p> <p style="text-align: center;">ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,</p> <p>RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,</p> <p>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,</p> <p>HABIENDO EXAMINADO, en su 75º período 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,</p> <ol style="list-style-type: none">ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio y con el artículo VI 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;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;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 <i>supra</i>;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;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.	<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de pasaje (Modelo P)</p> <ol style="list-style-type: none">Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 3, así como las correspondientes notas a pie de página. <p>Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga (Modelo R)</p> <ol style="list-style-type: none">Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 2, así como las correspondientes notas a pie de página.Se suprime la sección 4. <p>Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de carga (Modelo C)</p> <ol style="list-style-type: none">Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 3, así como las correspondientes notas a pie de página.

القرار MSC.124(75)
(المعتمد في 24 أيار/مايو 2002)

اعتماداً 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 بالأجراءات التي يتعين إتباعها لدى إدخال تعديل على بروتوكول سولاس لعام 1988 ،

وإذ درست ، في دورتها الخامسة والسبعين ، تعديلات على بروتوكول سولاس لعام 1988 اقترحت وسمعت بموجب المادة VIII(ب)(3) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ،

1. تعنت ، وفقاً للمادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، التعديلات على بروتوكول سولاس لعام 1988 ، الواردة نصها في مرفق القرار الحالي ؛

2. تقرر ، وفقاً للمادة VIII(ب)(vi)(2)(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 محتصة 50% على الأقل من الصولة الاجسامية للأسطول التجاري العالمي ، بالاختيار عن اعتراضاتها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تحيط علماً بأن التعديلات ستدخل ، وفقاً للمادة VIII(ب)(vii)(2) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2004 إثر قبولها وفقاً للفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI 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 .

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 ، يحدف البنودان 7 و 8 والحاشيتان المتصلتان بهما ،

سجل المعدات التابع لشهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R)

2 في القسم 2 ، يحدف البنودان 7 و 8 والحاشيتان المتصلتان بهما .

3 يحدف القسم 4 .

سجل المعدات التابع لشهادة سلامة سفينة بضائع (النموذج C)

4 في القسم 3 ، يحدف البنودان 7 و 8 والحاشيتان المتصلتان بهما .

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اشتمت في الدورة الخامسة والسبعين للجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في 24 أيار/مايو 2002 وبمقتضى المادة VII من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية ، وبمقتضى المادة 28(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، وبمقتضى المادة VI من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 .

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 75ª 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.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:

R. P. B.

لندن

伦敦:

London,
Londres, le
Londón,
Londres,

18786(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。

项目	实际配备
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。”

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統(BCDIS)**
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*

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統(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 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。”

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 VII(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*

Item	Actual provision
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)*

Item	Actual provision
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)

Item	Actual provision
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 nautiques/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 (3 GHz/9 GHz)**
3.4 Aide de pointage radar automatique (ARPA)*
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 rotation*
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 Répéteur du cap déterminé au gyrocompas*
1.5 Répéteur 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 rotation*
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 Répéteur du cap déterminé au gyrocompas*
1.5 Répéteur 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 в Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VII 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,

- 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;
- 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;
- ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vi) 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;
- 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;
- 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 Р)

1 Существующие разделы 5 и 6 и относящиеся к ним подстрочные примечания исключаются и включается следующий новый раздел 5:

"5 Описание навигационных систем в оборудовании

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* **

Наименование	Фактическое наличие
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.

^{**} Неужное зачеркнуть."

Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма Е)

2. Существующий раздел 3 и относящиеся к нему подстрочные примечания 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.

** Не нужно зачеркивать."

Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма С)

3. 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.

** Не нужно зачеркивать."

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^o 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.

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
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 W/19 se permiten otros medios de cumplir esta prescripción. En caso de que se adopten otros medios, éstos se especificarán.

** Suprimase según corresponda."

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 respaldo*
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 demora*
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*

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 respaldo*
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 demora*
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.

** Suprimase según corresponda.

IAI_V7732.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 respaldo*
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 demora*
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.

** Suprimase según corresponda.

القرار (73) MSC.100

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 ،

أذ تستذكر المادة 28(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VII(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 تقتضيان بالإجراءات التي يتعين اتباعها لدى إدخال تعديلات على تذييل مرفق بروتوكول سولاس لعام 1988 ،

وإذ درست ، في دورتها الثالثة والعشرين ، تعديلات على تذييل مرفق بروتوكول سولاس لعام 1988 اقترحت وحضمت بموجب المادة VII(ب)(1) 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 VII(ب)(2)(ب) من الاتفاقية والمادة VI(ج) من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، اعتبار التعديلات مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2002 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 الإجمالية للأساطيل التجاري العالمي ، بالاعتماد على اعتراضاتها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تحيط علماً بأن التعديلات ستدخل ، وفقاً للمادة VIII(ب)(vi)(2) من الاتفاقية والمادة VI(ج) من بروتوكول سولاس لعام 1988 ، حيز النفاذ في 1 تموز/يوليه 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 .

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 F)

يحتف التسمان 5 و6 والحائستان المتصلتان بهما ويترج القسم الجديد التالي الذي يحمل رقم 5 :

5* معلومات مفصلة عن النظم والمعدات الملاحية

متوالى فعلاً	البند
.....	1.1 بوصلة منغظية قياسية*
.....	2.1 بوصلة منغظية احتياطية*
.....	3.1 بوصلة جيروسكوبية*
.....	4.1 مكرر الوجبة التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية*
.....	5.1 مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية*
.....	6.1 نظام ضبط الوجبة أو المنار*
.....	7.1 قرص أو نبيطة رصد الاتجاهات*
.....	8.1 وسيلة تصحيح الوجبات والاتجاهات*
.....	9.1 نبيطة إرسال الوجبة (THD)*
.....	1.2 خرائط بحرية/نظام لعرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات ذات الصلة (ECDIS)**
.....	2.2 ترقيبات دعم لنظام ECDIS**
.....	3.2 منشورات بحرية
.....	4.2 ترقيبات دعم للمنشورات البحرية الإلكترونية
.....	1.3 جهاز استقبال لنظام عالمي للملاحة التوافقية/نظام أرضي للملاحة الراديوية**
.....	2.3 ردار 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 الإلكتروني للموقع*
.....	4 نظام التعريف الأوتوماتي (AIS)
.....	5 جهاز تسجيل بيانات الرحلة (VDR)

متوالى فعلاً	البند
.....	1.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (في الماء)*
.....	2.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (بالنسبة للقاخ، في الاتجاه الأمامي والعرضي)*
.....	7 نبيطة سير الصدى*
.....	1.8 أجهزة مبيئة لوضع الدفة ، والرقاس ، والدفع ، وخطوة الرقاس ، واسلوب التشغيل*
.....	2.8 جهاز مبيئ لمعدل الدوران*
.....	9 نظام لاستقبال الإشارات الصوتية*
.....	10 هاتفا يتيح الاتصال بمركز التوجيه في حالات الطوارئ**
.....	11 مصباح لإرسال الإشارات في ضوء النهار*
.....	12 حاكس راداري*
.....	13 المدونة الدولية للإشارات

* تشير الثلاثة 1.6/1.8/2.8 لتخدام وسائل بديلة في هذا المطلب ، وفي حالة استخدام هذه الوسائل يجب تعديلها .

** يحتف القسم غير المتعلق .

سجل المعدات لشهادة سلامة سفينة بضائع (النموذج E)

يحتف التسم 3 والحائسية المتصلة به ويترج القسم الجديد التالي الذي يحمل رقم 3 :

3* معلومات مفصلة عن النظم والمعدات الملاحية

متوالى فعلاً	البند
.....	1.1 بوصلة منغظية قياسية*
.....	2.1 بوصلة منغظية احتياطية*
.....	3.1 بوصلة جيروسكوبية*
.....	4.1 مكرر الوجبة التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية*
.....	5.1 مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية*
.....	6.1 نظام ضبط الوجبة أو المنار*
.....	7.1 قرص أو نبيطة رصد الاتجاهات*
.....	8.1 وسيلة تصحيح الوجبات والاتجاهات*
.....	9.1 نبيطة إرسال الوجبة (THD)*
.....	1.2 خرائط بحرية/نظام لعرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات ذات الصلة (ECDIS)**
.....	2.2 ترقيبات دعم لنظام ECDIS**
.....	3.2 منشورات بحرية
.....	4.2 ترقيبات دعم للمنشورات البحرية الإلكترونية
.....	1.3 جهاز استقبال لنظام عالمي للملاحة التوافقية/نظام أرضي للملاحة الراديوية**
.....	2.3 ردار 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 الإلكتروني للموقع*
.....	4 نظام التعريف الأوتوماتي (AIS)
.....	5 جهاز تسجيل بيانات الرحلة (VDR)
.....	1.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (في الماء)*
.....	2.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (بالنسبة للقاخ، في الاتجاه الأمامي والعرضي)*
.....	7 نبيطة سير الصدى*
.....	1.8 أجهزة مبيئة لوضع الدفة ، والرقاس ، والدفع ، وخطوة الرقاس ، واسلوب التشغيل*
.....	2.8 جهاز مبيئ لمعدل الدوران*

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على تذييل مرفق بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتنت في الدورة الثالثة والستين للجنة السلامة البحرية للمنظمة البحرية الدولية في 5 كانون الأول/ديسمبر عام 2000 وفقاً للمادة VIII من الاتفاقية وقمادة 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条通过并赋予该委员会第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准无误副本，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, adopté le 5 décembre 2000 lors de la soixante-troisième 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,
Лондон,
Londres.

02/16/2002

سجل المعدات لشهادة سلامة سفينة بضائع (النموذج C)

3 يحذف القسمان 5 و6 والحالتان المتصلتان بهما ويُدْرَج القسم الجديد التالي الذي يحمل رقم 5 :

5* معلومات عن النظم والمعدات العلاجية

متوافق فعلاً	البيد
.....	1.1 بوصلة منعطسية قياسية*
.....	2.1 بوصلة منعطسية احتياطية*
.....	3.1 بوصلة جيروسكوبية*
.....	4.1 مكرر الوجية التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية*
.....	5.1 مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية*
.....	6.1 نظام ضبط الوجية أو المسار*
.....	7.1 قرص أو نبيطة رصد الاتجاهات*
.....	8.1 وسيلة تصحيح الوجيات والاتجاهات*
.....	9.1 نبيطة إرسال الوجية (THD)*
.....	1.2 خرائط بحرية/نظام لمرص الخرائط الإلكترونية والمعلومات ذات الصلة (ECDIS)**
.....	2.2 ترتيبات دعم لنظام ECDIS**
.....	3.2 منشورات بحرية
.....	4.2 ترتيبات دعم للمشورات البحرية الإلكترونية
.....	1.3 جهاز استقبال لنظام عالمي الملاحة التوابعية/نظام أرضي للملاحة الراديوية**
.....	2.3 ردار تردد 9 غيغاهرتز*
.....	3.3 ردار ثانٍ (3 غيغاهرتز/9 غيغاهرتز)**
.....	4.3 وسيلة تساعد على التحديد الراداري الأوتوماتي للموقع (ARPA)*
.....	5.3 وسيلة تساعد على تتبع الأوتوماتي*
.....	6.3 وسيلة ثانية تساعد على تتبع الأوتوماتي*
.....	7.3 وسيلة تساعد على التحديد الإلكتروني للموقع*
.....	4 نظام التعريف الأوتوماتي (AIS)
.....	5 جهاز تسجيل بيانات الرحلة (VDR)
.....	1.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (في الماء)*
.....	2.6 نبيطة قياس السرعة والمسافة (بالنسبة للناع، في الاتجاه الأمامي والعرضي)*
.....	7 نبيطة سير المصدى*
.....	1.8 أجهزة مبنية لوضع الدفة، واتجاه الدوران، والدفق، وخطوة الرافس، وأسلوب التشغيل*
.....	2.8 جهاز مبن لمعدل الدوران*

متوافق فعلاً	البيد
.....	9 نظام لاستقبال الاشارات الصوتية*
.....	10 هاتف يفتح الاتصال بمركز التوجيه في حالات الطوارئ**
.....	11 مصباح لإرسال الاشارات في ضوء النهار*
.....	12 عاكس راداري*
.....	13 المدونة الدولية للاشارات

* تمييز اللوحة 1977 استخدام وسائل بديلة لكي بهذا المتطلب . وفي حالة استخدام هذه الوسائل يجب تحديدها .
* يحدد العنصر غير المنطبق .

٢٠٠٢

نسخة مصدقة من نص التعديلات على دليل مرفق بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اُضمت في الدورة الثالثة والتسعين للجنة السلامة البحرية للمنظمة البحرية الدولية في 5 كانون الأول/يناير عام 2000 وفقاً للمادة VIII من الاتفاقية وشعبة VI من البروتوكول ، وبإيد هذا النص في مرفق قرار اللجنة MSC.100(73) ، وقد أورد 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-troisième 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 73ª 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:
Per el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ،
London,
Londres, le
LONDON,
London,
J-8011 (A/C/E/F/R/S)

٠٢ / ١٤ / ٢٠٠٢

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) vi) 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, одобренными 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.

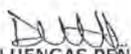
COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 26 de mayo de 2000 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 72º periodo de sesiones, de conformidad 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.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. B.

London,
Londón,
Londres,

29th October, 2009.

SECCIÓN DE LEYES	PROYECTO DE LEY No.
<p>SLE-CS-CV19-306-2023 Bogotá D. C., 26 de abril de 2023.</p> <p>Doctor DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ GONZALEZ Secretario General Comisión Segunda Constitucional Permanente Despacho</p> <p>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”.</p> <p>Respetado doctor González:</p> <p>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 (50) 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 (46 /) 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”.</p> <p>Cordialmente,</p> <p> RUTH LUENGAS PEÑA Jefe Sección de Leyes Senado de la República <small>Revisó: Ruth Luengas Peña Proyectó: María Cambar</small></p> <p>AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA Edificio Capitolio Nacional – Primer Piso – Teléfonos 3825381 3825186</p> <p><i>recibido Claudia Alzate 14-26/2023 H: 2:40 pm 520</i></p>	<p>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 DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)», ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p>Vistos los textos de los «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 DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)», ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988</p> <p>[Para ser transcrito: Se adjunta en medio óptico copia fiel y completa de la versión en español de los textos, que constan en mil veintinueve (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]</p> <p>El presente Proyecto de Ley consta de siete (7) folios</p>
<p>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</p> <p>CERTIFICA:</p> <p>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.</p> <p>Dada en Bogotá, D.C., a los Veintiocho (28) días del mes de marzo de dos mil veintidós (2022).</p> <p> SERGIO ANDRÉS DÍAZ RODRÍGUEZ Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados</p>	<p>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «PROTOCOLO DE 1988 DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS 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)»</p> <p>Honorables Senadores y Representantes:</p> <p>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”.</p> <p>I. Introducción</p> <p>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 períodos 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.</p> <p>Producto de esta Conferencia surgieron los denominados Protocolos de 1988 que se describen a continuación:</p> <p>1. Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado)</p> <p>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.</p> <p>Con este Protocolo:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Se actualiza el componente técnico del Convenio LL/66, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los períodos 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 1974, 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/86.

3. Se incluye el mecanismo de aceptación rápida 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 a 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.

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 el que 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 91.936 Toneladas de Registro Bruto.

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.

"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 del 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 del 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 aumento de ingresos, la cual deberá ser ensayada y aprobada 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 de ley, no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la 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 cobrará 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 denominada como Sistema Integrado de Información del Transporte Marítimo - IGTIS (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 estandarizaron los periodos de certificación y reconocimientos de los instrumentos mencionados es claro que ambos

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(78); Resolución MSC-223(82); Resolución MSC-270(85); Resolución MSC-329(90); Resolución MSC-345(91); Resolución MSC-358(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-396(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 normalidad 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:

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.

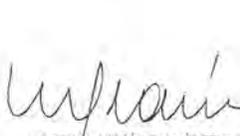
- b. **Disposiciones derogadas:** El proyecto deroga parcialmente las disposiciones de la Ley 8 de 1980, en cuanto el Protocolo SOLAS/88 deja sin vigor el Protocolo SOLAS/74.

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.

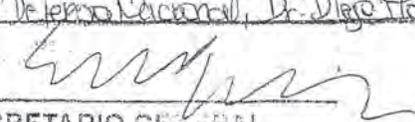
Por las razones anteriormente expuestas, el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, somete a consideración del Honorable Congreso de la República, el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio 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 REPUBLICA
 Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.953)
 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 los requisitos constitucionales y legales por: Ministro de Relaciones Exteriores, Dra. Martha Lucía Ramírez; Ministro de Defensa Nacional, Dr. Diego Molano Aponte


 SECRETARIO GENERAL

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

DECRETA:

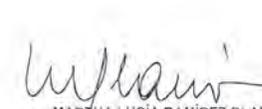
ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)» y el «Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)», adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º 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.

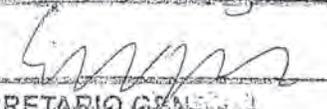
ARTÍCULO TERCERO: La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

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 DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
 Ministra de Relaciones Exteriores Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPUBLICA
 Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.953)
 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 los requisitos constitucionales y legales por: Ministro de Relaciones Exteriores, Dra. Martha Lucía Ramírez; Ministro de Defensa Nacional, 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,
 Amyllkar Acosta Medina,
 El Secretario General del honorable Senado de la República,
 Pedro Pumarejo Vélez,
 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.

<p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIFICADO DE EXENCIÓN</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE EXENCIÓN</p> <p>(Sello oficial) (Estado)</p> <p style="text-align: center;">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,</p> <p style="text-align: center;">con la autoridad conferida por el Gobierno de</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(nombre del Estado)</p> <p>por _____</p> <p style="text-align: center;">(persona u organización autorizada)</p> <p>Datos relativos al buque¹</p> <p>Nombre del buque</p> <p>Número o letras distintivos</p> <p>Puerto de matrícula</p> <p>Arqueo bruto</p> <p>Número IMO</p>	<p>SE CERTIFICA:</p> <p>Que, por aplicación de lo prescrito en la regla del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones relativas a del Convenio.</p> <p>Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:</p> <p>Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:</p> <p><i>El presente certificado es válido hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado de al que se adjunta el presente certificado.</i></p> <p>Expedido en (lugar de expedición del certificado)</p> <p>..... (fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)</p> <p><i>Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)</i></p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">Firmado:</p> <p style="text-align: right;">(firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>
<p><i>Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)</i></p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">Firmado:</p> <p style="text-align: right;">(firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p> <p><i>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)</i></p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">Firmado:</p> <p style="text-align: right;">(firma del funcionario autorizado)</p> <p style="text-align: right;">Lugar:</p> <p style="text-align: right;">Fecha:</p> <p style="text-align: center;">(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)</p>	<p><i>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج)</i></p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، حتى بشرط أن تكون شهادة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .</p> <p style="text-align: right;">التوقيع :</p> <p style="text-align: right;">(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p style="text-align: right;">المكان :</p> <p style="text-align: right;">التاريخ :</p> <p style="text-align: right;">(تعداد أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p><i>اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعالجة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</i></p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى بشرط أن تكون شهادة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .</p> <p style="text-align: right;">التوقيع :</p> <p style="text-align: right;">(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p style="text-align: right;">المكان :</p> <p style="text-align: right;">التاريخ :</p> <p style="text-align: right;">(تعداد أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p><i>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعالجة أو الفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(و)</i></p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) / 14/1(و) من الاتفاقية ، حتى بشرط أن تكون شهادة المرفقة بها هذه الشهادة لا تزال صالحة .</p> <p style="text-align: right;">التوقيع :</p> <p style="text-align: right;">(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p style="text-align: right;">المكان :</p> <p style="text-align: right;">التاريخ :</p> <p style="text-align: right;">(تعداد أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
² Táchese según proceda.

¹ يمكن ، كإبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
² المحذوف حسب الاقتضاء .

	<p>نموذج شهادة إعفاء</p> <p>شهادة إعفاء</p>
<p>الرحلات ، إن وجدت ، التي مُنحت بشأنها شهادة الإعفاء :</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى شريطة</p> <p>أن تظل شهادة المرفقة</p> <p>بها الشهادة الحالية صالحة بدورها .</p> <p>صدرت في</p> <p>(مكان إصدار الشهادة)</p> <p>.....</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>(تاريخ الإصدار)</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>(الشعار الرسمي)</p> <p>(الدولة)</p> <p>صادرة بموجب أحكام</p> <p>الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار</p> <p>لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p>ويتقويض من حكومية</p> <p>.....</p> <p>(اسم الدولة)</p> <p>من قِبل</p> <p>.....</p> <p>(الشخص المفوض أو المنظمة المفوضة)</p> <p>تفاصيل السفينة¹</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>مبدأ التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>تشهد :</p> <p>أن السفينة قد أُعفيت ، بموجب الصلاحيات المخولة بمقتضى اللائحة</p> <p>من الاتفاقية من متطلبات</p> <p>الشروط ، إن وجدت ، التي مُنحت على أساسها شهادة الإعفاء ؛</p>
<p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(د) أو 14/1(ز)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) / 14/1(ز) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ح)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الحديده هو</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الحديده هو</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</p> <p>تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>المعاينة الدورية :</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية :</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii)</p> <p>تشهد أنه قد تبيّن من المعاينة الدورية التي أُجريت بموجب اللاتحتين 9/1 و 14/1(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأكثر من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج)</p> <p>تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</p> <p>تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع :</p> <p>(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p>(تسلسل أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أحد
 2 لفئات الأرب ومقالت الكيميائية، وباللات العام فقط .
 3 للحطف حسب الاقتضاء .
 4 نظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) والملائمة على السفن تمهيداً في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 بالنسبة لغارب النجاة المحفوظ جزئياً والذي للتقديم المعجود (قوارب النجاة المحفوظة جزئياً وبالذاتة التقييم الموجودة) على متن السفينة .
 5 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية . ويطلق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعترف في اللائحة 2/1(ز) من الاتفاقية ، ما لم يعلّم بموجب اللائحة 14/1(ج) .
 6 يمكن طلب إجراء صليات تعدد إضافية .

<p>المعايير السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعايير السنوية/الدورية التي أجريت بموجب اللائحة 141(ح)(ii)</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعايير السنوية/الدورية³ التي أجريت بموجب اللائحتين B/ و 141(ح)(ii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد المعايير الدورية المتعلقة بالملشحات الراديوية المشار إليها في الفقرتين 6.2 و 7.2 من هذه الشهادة</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعايير التي تقتضيها اللائحة 8/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعايير الدورية :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>اعتماد عمليات تفقد قاع السفينة من الخارج⁶</p> <p>نشهد أنه قد تبين من التفقد الذي تقتضيه اللائحة 10/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التفقد الأول :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>التفقد الثاني :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد المعايير 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</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعايير التي تقتضيها اللائحة 8/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعايير السنوية :</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعايير السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>
<p>اعتماد المعايير السنوية والبيئية المتعلقة بالهيكل والآلات والمعدات المشار إليها في الفقرة 4.2 من هذه الشهادة</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعايير التي تقتضيها اللائحة 10/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعايير السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعايير السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعايير السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعايير السنوية/البيئية التي أجريت بموجب اللائحة 141(ح)(iii)</p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعايير السنوية/البيئية³ التي أجريت ، بموجب اللائحتين 10/1 و 141(ح)(iii) من الاتفاقية ، أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح .³</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى .....⁵ رهناً بالمعايير السنوية والبيئية والدورية وعمليات تفقد قاع السفينة من الخارج بموجب اللوائح 8/1 و 9/1 و 10/1 من الاتفاقية .</p> <p>تاريخ إنجاز المعايير التي تستند إليها هذه الشهادة .....(اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في</p> <p>(مكان إصدار الشهادة)</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>التاريخ : (توقيع أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

<p>تاريخ البناء : تاريخ عقد البناء تاريخ مد الصالب أو بلّح مرحلة مماثلة من البناء تاريخ التسليم تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) يجب استكمال جميع التواريخ المنطبقة .</p> <p>تصنيف : 1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات التوايح 8/1 و 9/1 و 10/1 من الاتفاقية ، 2 أنه قد تبيّن من المعاينة ؛ 1.2 أن حالة هيكل السفينة وآلاتها ومعداتها المحددة في اللائحة 10/1 مرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصل 1-1 والفصل 2-1 من الاتفاقية (بخلاف المتطلبات المتعلقة بنظم وأجهزة السلامة من الحرائق ويخطط مكافحة الحرائق) ؛ 2.2 أن عملياتي التفقد الأخيرين لغاى السفينة من الخارج قد أُجريت في و (التواريخ) 3.2 أن السفينة تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية بشأن لنظم وأجهزة السلامة من الحرائق ويخطط مكافحة الحرائق ؛ 4.2 أن أجهزة الإنذار والمعدات التي زوّدت بها زوارق النجاة وأطراف النجاة وقرابز الإنقاذ تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية ؛ 5.2 أن السفينة قد زوّدت بجهاز لثقب الحبال وبالمنشآت الرادوية المستظمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛ 6.2 أن السفينة تستوفي المتطلبات الواردة في الاتفاقية بشأن المنشآت الرادوية ؛ 7.2 أن تشغيل المنشآت الرادوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ يستوفي متطلبات الاتفاقية ؛ 8.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بشأن المعدات الملاحية على متن السفينة ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطويات الملاحية ؛ 9.2 أن السفينة قد زوّدت بأضواء وأتكالن ووسائل لإطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدفنة لمنع التصادم في البحر السارية المفعول ؛ 10.2 أن السفينة تستوفي من جميع الجوانب الأخرى المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية . 11.2 خضعت/لم تخضع ² السفينة لتسميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة 1-1/55/17/2-1/36/11³ من الاتفاقية ؛ 12.2 تم/لم يتم ³ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للألات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ بهذه الشهادة . 3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة 1.1.1.26/11⁴ ضمن حدود منطقة العمل</p>	<p>تموّج 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 المعدلة ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها ويتفويض من حكومة (اسم الدولة) من قبل (الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة) تفاصيل السفينة ¹ اسم السفينة الرقم المميز أو الأحرف المميزة ميناء التسجيل الحمولة الإجمالية الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) ² طول السفينة (اللائحة 12.3/11) المناطق البحرية المرخص للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/1V) الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية طراز السفينة ³ ناقله سوائب ناقله زيت ناقله كيميائيات ناقله غاز سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه</p>
<p>اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج) بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>1 يمكن ، كبدل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر . 2 للحذف حسب الاقتضاء . 3 يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/1(أ) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة 2/1(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعذل بموجب اللائحة 14/1(ح) .</p>	<p>اعتماد تحديد مدة صلاحية الشهادة (إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج)) تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة مقبولة ، بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، حتى التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد حيثما تُنجز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 14/1(د) تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية وتُعتبر هذه الشهادة مقبولة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى وصول السفينة إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(و) تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) / 14/1(و) ³ من الاتفاقية ، حتى التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

<p style="text-align: center;"><i>اعتماد المعاينات الدورية</i></p> <p>تشهد بأنه قد تبين من المعاينة التي تقتضيها اللائحة 9/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعاينة الدورية : التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (تسار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية : التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (تسار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية : التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (تسار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة الدورية : التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (تسار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: center;"><i>المعاينة الدورية بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii)</i></p> <p>تشهد أنه قد تبين من المعاينة الدورية التي أجريت بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (تسار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p style="text-align: right;">تشهد :</p> <p>1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 9/1 من الاتفاقية .</p> <p>2 أنه تبين من المعاينة ما يلي :</p> <p>1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية المتعلقة بالمنشآت الراديوية ؛</p> <p>2.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل على نحو يستوفي متطلبات الاتفاقية .</p> <p>3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح² .</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى .....³ رهناً بالمعاينات الدورية بموجب اللائحة 9/1 من الاتفاقية .</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في (مكان إصدار الشهادة)</p> <p>..... (تاريخ الإصدار)</p> <p>..... (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>..... (تسار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p>
<p style="text-align: center;"><i>نموذج شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع</i></p> <p style="text-align: center;"><i>شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع</i></p> <p>تستكمل هذه الشهادة بسجل أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R)</p> <p style="text-align: right;">(الشعار الرسمي)</p> <p style="text-align: right;">(الدولة)</p> <p>صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة بتفويض من حكومة</p> <p>..... (اسم الدولة)</p> <p>من قبل</p> <p>..... (الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)</p> <p style="text-align: right;"><i>تفاصيل السفينة¹</i></p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميناء التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>المناطق البحرية المرخص للسفينة العمل فيها (اللائحة 2/1V)</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>تاريخ مد صالبا السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي</p>	<p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى بلوغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(و)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) / 14/1(و)³ من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (تسار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ح)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (تسار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض) المكان : التاريخ : (تسار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>¹ يمكن ، كبدل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أحد</p> <p>² بالنسبة لناقلات الزيت وناقلات الكيماويات وناقلات الغاز فقط .</p> <p>³ للحد من الاقتضاء .</p> <p>⁴ انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (الفقرات MSC.6(48) والمنظمة على السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 بالنسبة لقارب النجاة المحوّل جزئياً والذاتي التوجيه الموجود (قوارب النجاة المحوّل جزئياً والذاتية التوجيه الموجودة) على متن السفينة .</p> <p>⁵ يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/1(أ) من الاتفاقية ، ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ تاريخ الذكرى السنوية على النحو المعترف في اللائحة 2/1(ن) من الاتفاقية ، ما لم يعدل بموجب اللائحة 14/1(ح) .</p>

<p style="text-align: center;"><i>المعاينة السنوية/الدورية بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii)</i></p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعاينة السنوية/الدورية³ ، بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii) من الاتفاقية ، أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: center;"><i>اعتماد تجديد الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج)</i></p> <p>تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(ج) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: center;"><i>اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</i></p> <p>تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p style="text-align: center;"><i>اعتماد المعاينات السنوية والدورية</i></p> <p>نشهد أنه قد تبين من المعاينة التي تمتصها اللائحة 8/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعاينة السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/الدورية³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان : التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>
<p>تاريخ مد صالِب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي</p> <p style="text-align: right;">تشهد :</p> <p>1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 8/1 من الاتفاقية .</p> <p>2 أنه تبين من المعاينة ما يلي :</p> <p>1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بعداد وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛</p> <p>2.2 أن أجهزة النجاة ومعدات زوارق النجاة وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ تستوفي متطلبات الاتفاقية ؛</p> <p>3.2 أن السفينة مزودة بجهاز لعقب الحبال ويمشآت راديوية تُستخدم في أجهزة النجاة بموجب متطلبات الاتفاقية ؛</p> <p>4.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية من حيث المعدات الملاحية الموجودة على متنها ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية .</p> <p>5.2 أن السفينة مزودة بالأضواء والأشكال وعُد إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار السارية المفعول ؛</p> <p>6.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع النواحي الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>7.2 خضعت/لم تخضع³ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) 11-172/1138³ من الاتفاقية ؛</p> <p>8.2 تم/لم يتم³ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .</p> <p>3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة 1.1.1.26/111.1.1.1.26⁴ ضمن حدود منطقة العمل</p> <p>4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح³ .</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى .....⁵ رهنًا بالمعاينات السنوية والدورية بموجب اللائحة 8/1 من الاتفاقية .</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في (مكان إصدار الشهادة)</p> <p>..... (تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>..... (شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p style="text-align: center;">نموذج شهادة معدات السلامة لسفن البضائع</p> <p style="text-align: center;">شهادة معدات السلامة لسفن البضائع</p> <p>تُستكمل هذه الشهادة بسجل معدات السلامة لسفن البضائع (النموذج E)</p> <p style="text-align: right;">(الشعار الرسمي)</p> <p style="text-align: left;">(الدولة)</p> <p>صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ؛ في صيغتها المعدلة ويتعويض من حكومة</p> <p style="text-align: center;">..... (اسم الدولة)</p> <p style="text-align: right;">من قبل</p> <p style="text-align: center;">..... (الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)</p> <p style="text-align: right;">تفاصيل السفينة¹</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميناء التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية)²</p> <p>طول السفينة (اللائحة 12.3/111)</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>طراز السفينة³</p> <p>ناقلة سوائب</p> <p>ناقلة زيت</p> <p>ناقلة كيميائيات</p> <p>ناقلة غاز</p> <p>سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه</p>

<p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة حتى بلوغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(د) أو اللائحة 14/1(و)</p> <p>تعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) / 14/1(ر) ³ من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، فإن تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>1 يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر 2 لناقلات الزيت وناقلات الكيماويات وناقلات الغاز فقط . 3 للتحقق حسب الاقتضاء . 4 يدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 14/1(ب) من الاتفاقية . ويطلق اليوم والشهر من هذا التاريخ الذكرى السنوية على النحو المعزوف في اللائحة 2/1(ز) من الاتفاقية ، ما لم يعكس بموجب اللائحة 14/1(ح) 5 يمكن النص على إجراء عمليات تعقد إضافية .</p>	<p>اعتماد عمليات تعقد قاع السفينة من الخارج ⁵</p> <p>تشهد أنه قد تبين من التعقد الذي تتضمنه اللائحة 10/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التعقد الأول : التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>التعقد الثاني : التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد تمديد مدة صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 14/1(ج)</p> <p>تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(ح) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</p> <p>تستوفي هذه السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>
<p>المعاينة السنوية/البيئية ³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/البيئية ³</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>المعاينة السنوية/البيئية بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii)</p> <p>تشهد أنه قد تبين من المعاينة السنوية/البيئية ³ بموجب اللائحة 14/1(ح)(iii) من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p>تشهد :</p> <p>1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 10/1 من الاتفاقية .</p> <p>2 أنه تبين من المعاينة أن حالة الهيكل والآلات والمعدات ، وفقاً للتعريف الوارد في اللائحة الأتعة الذكر ، مرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصولين 1-1 و 2-1 من الاتفاقية (بخلاف ما يتصل منها بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطوط مكافحة الحرائق) .</p> <p>3 تمت آخر عمليتين لتعقد قاع السفينة من الخارج في و (التاريخ)</p> <p>4 أن شهادة إعفاء قد سُحقت/لم تُمنح ³ .</p> <p>5 خضعت/لم تخضع ³ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحين) 1-1/55/1-11/17/2-11 ³ من الاتفاقية ؛</p> <p>6 تم/لم يتم ³ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .</p> <p>هذه الشهادة صالحة حتى ⁴ رهناً بالمعاينات السنوية والبيئية وعمليات التعقد قاع السفينة من الخارج بموجب اللائحة 10/1 من الاتفاقية .</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في (مكان إصدار الشهادة)</p> <p>..... (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)</p> <p>..... (شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p> <p>اعتماد المعاينات السنوية والبيئية</p> <p>تشهد أنه تبين من المعاينة التي تتضمنها اللائحة 10/1 من الاتفاقية أن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>المعاينة السنوية..... التوقيع : (توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ : (شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)</p>

<p style="text-align: center;">نموذج شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع</p> <p style="text-align: center;">شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع</p> <p style="text-align: center;">(الدولة)</p> <p style="text-align: center;">(الشعار الرسمي)</p> <p style="text-align: center;">صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p style="text-align: center;">ويتعويض من حكومة</p> <p style="text-align: center;">(اسم الدولة)</p> <p style="text-align: center;">من قبل</p> <p style="text-align: center;">(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)</p> <p style="text-align: center;">تفاصيل السفينة¹</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميتاء التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية)²</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية</p> <p>طراز السفينة³</p> <p>ناقلة سواكب</p> <p>ناقلة زيت</p> <p>ناقلة كيميائيات</p> <p>ناقلة غاز</p> <p>سفينة بضائع بخلاف السفن الأخرى المذكورة أعلاه</p> <p>تاريخ البناء :</p> <p>تاريخ عقد البناء</p> <p>تاريخ مد الصالاب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء</p> <p>تاريخ التسليم</p> <p>تاريخ بدء العمل في تحويل أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق)</p> <p>يجب استكمال جميع التواريخ المنطقية .</p>	<p style="text-align: center;">اعتماد الشهادة بعد إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 14/1(د)</p> <p>تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة من الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(د) من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع :</p> <p style="text-align: center;">(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p style="text-align: center;">(شعار أو خاتم الهيئة التي أصدرت الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: center;">اعتماد تمديد صلاحية الشهادة حتى الوصول إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(و)</p> <p>تُعتبر هذه الشهادة صالحة ، بموجب اللائحة 14/1(هـ) أو 14/1(و)¹ من الاتفاقية ، حتى</p> <p>التوقيع :</p> <p style="text-align: center;">(توقيع المسؤول المفوض)</p> <p>المكان :</p> <p>التاريخ :</p> <p style="text-align: center;">(شعار أو خاتم الهيئة التي أصدرت الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p> <p style="text-align: right;">¹ المحذف حسب الاقتضاء .</p> <p style="text-align: right;">² يمكن ، كإجراء ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .</p> <p style="text-align: right;">³ بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2009 ، ينبغي استخدام تصنيف التقسيم الداخلي المنطبق "C.1 و C.2 و C.3" .</p>												
<p style="text-align: center;">هذه الشهادة صالحة حتى</p> <p>تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة)</p> <p>صدرت في</p> <p style="text-align: center;">(مكان إصدار الشهادة)</p> <p style="text-align: center;">(تاريخ الإصدار)</p> <p style="text-align: center;">(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يصدر الشهادة)</p> <p style="text-align: center;">(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)</p>	<p style="text-align: center;">تشهد :</p> <p>1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب أحكام اللائحة 7/1 من الاتفاقية .</p> <p>2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :</p> <p>1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بالنسبة لما يلي :</p> <p>1- الهيكل والآلات الرئيسية والمساعدة والمرجل وأوعية الضغط الأخرى ؛</p> <p>2- ترتيبات وتفاصيل التفاصيل الداخلية الكريمة للماء ؛</p> <p>3- خطوط التحميل التالية للتقسيم الداخلي :</p> <table border="1" data-bbox="1153 1670 1932 1841"> <thead> <tr> <th>خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والموسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة 11B/1-3)</th> <th>عالم السفينة</th> <th>تنطبق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البديلة التالية</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P1</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>P2</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table> <p>2.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالوقاية الهيكلية من الحرائق وأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق ويخطط مكافحة الحرائق ؛</p> <p>3.2 أن أجهزة ومعدات الإنقاذ في قوارب وأطواف النجاة وورق الإنقاذ قد وُفرت بموجب متطلبات الاتفاقية ؛</p> <p>4.2 أن السفينة زوّدت بأجهزة قذف الحبال والمنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛</p> <p>5.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمنشآت الراديوية ؛</p> <p>6.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل بموجب متطلبات الاتفاقية ؛</p> <p>7.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمعدات الملاحية على متن السفينة ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ؛</p> <p>8.2 أن السفينة مزوّدة بالأضواء والأشكال ورسائل إبلاقي الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللائحة الدولية السارية المفعول لمنع التصادم في البحار ؛</p> <p>9.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع الجوانب الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .</p> <p>10.2 خضعت/لم تخضع¹ السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحة) 1-1/55/172-38 من الاتفاقية ؛</p> <p>11.2 تم/لم يتم¹ إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ¹ بهذه الشهادة .</p> <p>3 أن شهادة إعطاء قد مُنحت/لم تمنح¹ .</p>	خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والموسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة 11B/1-3)	عالم السفينة	تنطبق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البديلة التالية	P1	P2	P3
خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والموسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة 11B/1-3)	عالم السفينة	تنطبق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البديلة التالية											
P1											
P2											
P3											

<p style="text-align: center;">نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب</p> <p style="text-align: center;">شهادة السلامة لسفن الركاب</p> <p style="text-align: center;">تُستكمل هذه الشهادة بسجل المعدات لشهادة سلامة سفينة الركاب (النموذج P)</p> <p style="text-align: center;">(الدولة) (الشعار الرسمي)</p> <p style="text-align: center;">لرحلة واحدة¹ /رحلة قصيرة دولية</p> <p style="text-align: center;">صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة بتفويض من حكومة</p> <hr/> <p style="text-align: center;">(اسم الدولة)</p> <p style="text-align: right;">من قبل</p> <p style="text-align: center;">(المسؤول المعوض أو الهيئة المفوضة)</p> <p style="text-align: right;">تفاصيل السفينة²</p> <p>اسم السفينة</p> <p>الرقم المميز أو الأحرف المميزة</p> <p>ميناء التسجيل</p> <p>الحمولة الإجمالية</p> <p>المناطق البحرية التي أجازت للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/17).....</p> <p>الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....</p> <p>تاريخ البناء :</p> <p>تاريخ عقد البناء</p> <p>تاريخ مد الصالبا أو بلوغ مرحلة معاملة من البناء</p> <p>تاريخ التسليم</p> <p>تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق)</p> <p>يجب استكمال كافة التواريخ المتوقعة ..</p>	<p style="text-align: center;">مرفق</p> <p style="text-align: center;">تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة</p> <p style="text-align: center;">مرفق</p> <p style="text-align: center;">تعديلات وإضافات إلى مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p style="text-align: center;">تذييل</p> <p style="text-align: center;">تعديلات وإضافات إلى تذييل مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p style="text-align: center;">تُستبدل كافة نماذج الشهادات وسجلات المعدات الواردة في تذييل هذا المرفق بما يلي :</p>
<p style="text-align: center;">المقرر MSC.344(91) (المعتمد في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012)</p> <p style="text-align: center;">تعديلات على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p style="text-align: center;">(إن لجنة السلامة البحرية ،</p> <p style="text-align: center;">إذ تستذكر المادة 28 (ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،</p> <p style="text-align: center;">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 ،</p> <p style="text-align: center;">وإذ تدرك الحاجة إلى موازنة نماذج الشهادات الواردة في تذييل بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس مع نماذج الشهادات الواردة في الاتفاقية وبروتوكول عام 1978 لاتفاقية سولاس ،</p> <p style="text-align: center;">وقد نظرت ، في دورتها الحادية والتسعين ، في تعديلات على بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس اقترحت وعُضمت بموجب المادة VIII(ب)(i) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ،</p> <p style="text-align: center;">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 نصها في مرفق هذا القرار ؛</p> <p style="text-align: center;">2. تقر ، بموجب المادة VIII(ب)(vii)(2) (ب) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، بأن التعديلات المذكورة تُعتبر مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2014 ، إلا إذا قام أكثر من ثلث الأطراف في بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 50 بالمئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قبل هذا التاريخ ، بالإخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛</p> <p style="text-align: center;">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 ، أن يرسل نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات حيز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2014 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛</p> <p style="text-align: center;">4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية والمادة VI من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، أن يرسل نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الوارد في المرفق إلى كافة الأطراف في بروتوكول عام 1978 لاتفاقية سولاس ؛</p> <p style="text-align: center;">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 .</p>	<p>نسخة مصدقة ومصححة من متن التعديلات على بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الحادية والتسعين ، في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2012 ، ويورد هذا المتن في مرفق القرار (MSC.344(91)) ، وقد أودع المتن الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .</p> <p>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。</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:</p> <p style="text-align: center;">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.</p> <p style="text-align: right;">لندن ، في</p> <p style="text-align: center;">伦敦 London, London, le 11 JUNE 2014 Лондон, Londres.</p> <p style="text-align: center;">J10712(AG/IEF/RIS)</p>

<p style="text-align: center;">تعديلات عام 2010 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974</p> <p style="text-align: center;">القرار (MSC.309(88))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">2010 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">(Resolution MSC.309(88))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">(Résolution MSC.309(88))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">(Резолюция MSC.309(88))</p> <hr/> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS DE 2010 AL PROTOCOLO DE 1988 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">(Resolución MSC.309(88))</p>	<p style="text-align: center;">RESOLUTION MSC.309(88) (adopted on 3 December 2010)</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,</p> <p>RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <ol style="list-style-type: none"> ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(v) 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; 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; 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; 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; 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.
<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED</p> <p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p style="text-align: center;">APPENDIX</p> <p style="text-align: center;">MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974</p> <p>Form of Safety Certificate for Passenger Ships</p> <p>1 The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following:</p> <p>"2.10 the ship was/was not¹ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention;</p> <p>2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances¹ is/is not¹ appended to this Certificate.</p> <p>¹ Delete as appropriate."</p> <p>Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships</p> <p>2 The existing paragraphs 5 and 6 are replaced by the following:</p> <p>"5 That the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17⁴ of the Convention;</p> <p>6 That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.</p> <p>⁴ Delete as appropriate."</p> <p>Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships</p> <p>3 The existing paragraphs 2.7 and 2.8 are replaced by the following:</p> <p>"2.7 the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38⁴ of the Convention;</p> <p>2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.</p> <p>⁴ Delete as appropriate."</p>	<p>Form of Safety Certificate for Cargo Ships</p> <p>4 The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following:</p> <p>"2.11 the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁴ of the Convention;</p> <p>2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.</p> <p>⁴ Delete as appropriate."</p>

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 1^{er} 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 représentant 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 1^{er} 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 fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ 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 sauvetage¹ est/n'est pas¹ 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 fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17¹ 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'incendie¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.

¹ 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 восьмидесятой 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.

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 fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-2/17 / III/38¹ 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 sauvetage¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.

¹ 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 fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ 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 sauvetage¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.

¹ Rayer la mention inutile."

<p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ</p> <p style="text-align: center;">ПРИЛОЖЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p style="text-align: center;">ДОПОЛНЕНИЕ</p> <p style="text-align: center;">ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна</p> <p>1 Существующие пункты 2.10 и 2.11 заменяются следующим:</p> <p>«2.10 к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁴ Конвенции;</p> <p>2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам⁴ прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.</p> <p>¹ Неужное зачеркнуть.»</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции</p> <p>2 Существующие пункты 5 и 6 заменяются следующим:</p> <p>«5 Что к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17⁴ Конвенции;</p> <p>6 Что документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности⁴ прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.</p> <p>¹ Неужное зачеркнуть.»</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению</p> <p>3 Существующие пункты 2.7 и 2.8 заменяются следующим:</p> <p>«2.7 к судну применялись/не применялись⁴ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-2/17 / III/38⁴ Конвенции;</p>	<p>2.8 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по пожарной безопасности/спасательным средствам⁴ прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.</p> <p>⁴ Неужное зачеркнуть.»</p> <p>Форма Свидетельства о безопасности грузового судна</p> <p>5 Существующие пункты 2.11 и 2.12 заменяются следующим:</p> <p>«2.11 к судну применялись/не применялись⁴ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁴ Конвенции;</p> <p>2.12 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам⁴ прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.</p> <p>⁴ Неужное зачеркнуть.»</p>
<p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO</p> <p style="text-align: center;">ANEXO</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje</p> <p>1 Se sustituyen los párrafos 2.10 y 2.11 actuales por los siguientes:</p> <p>“2.10 Que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38⁴ del Convenio.</p> <p>2.11 Que se adjunta/no se adjunta⁴ 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 salvamento⁴.</p> <p>¹ Táchese según proceda.”</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga</p> <p>2 Se sustituyen los párrafos 5 y 6 actuales por los siguientes:</p> <p>“5 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 y II-2/17⁴ del Convenio.</p> <p>6 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios⁴.</p> <p>⁴ Táchese según proceda.”</p>	<p>Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga</p> <p>3 Se sustituyen los párrafos 2.7 y 2.8 actuales por los siguientes:</p> <p>“2.7 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 y III/38⁴ del Convenio.</p> <p>2.8 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento⁴.</p> <p>⁴ Táchese según proceda.”</p> <p>Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga</p> <p>4 Se sustituyen los párrafos 2.11 y 2.12 actuales por los siguientes:</p> <p>“2.11 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38⁴ del Convenio.</p> <p>2.12 Que se adjunta/no se adjunta⁴ 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 salvamento⁴.</p> <p>⁴ Táchese según proceda.”</p>