

372**PROTOKÓŁ**

z 1988 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966,

sporządzony w Londynie dnia 11 listopada 1988 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 11 listopada 1988 r. został sporządzony w Londynie Protokół z 1988 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r., w następującym brzmieniu:

Przekład

Protokół z 1988 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 r.

STRONY NINIEJSZEGO PROTOKOŁU,

BĘDĄCE STRONAMI Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r.,

UZNAJĄC istotny wkład wniesiony przez wyżej wymienioną Konwencję w promowanie bezpieczeństwa statków i mienia na morzu oraz życia ludzi na statkach,

UZNAJĄC RÓWNIEŻ potrzebę dalszego udoskonalania postanowień technicznych wyżej wymienionej Konwencji,

UZNAJĄC PONADTO potrzebę wprowadzenia do wyżej wymienionej Konwencji postanowień dotyczących przeglądu statków i certyfikacji zharmonizowanych z odpowiednimi postanowieniami innych umów międzynarodowych,

BIORĄC POD UWAGĘ, że cele te najlepiej można osiągnąć przez zawarcie Protokołu dotyczącego Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966,

UZGODNIŁY, co następuje:

Artykuł I

Zobowiązania ogólne

1. Strony niniejszego Protokołu zobowiązują się stosować postanowienia niniejszego protokołu i Załączników do niego stanowiących jego integralną część. Wszelkie powoływanie się na niniejszy Protokół oznacza jednocześnie powołanie się na Załączniki.
2. Do Stron niniejszego Protokołu mają zastosowanie, z wyjątkiem artykułu 29, postanowienia Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 (zwanej dalej „Konwencją”), z uwzględnieniem zmian i uzupełnień określonych w niniejszym Protokole.
3. W odniesieniu do statków podnoszących banderę państwa, którego rząd nie jest Stroną Konwencji ani niniejszego Protokołu, Strony niniejszego Protokołu stosują wymogi Konwencji i niniejszego Protokołu w zakresie, w jakim będzie to konieczne, aby zapewnić, że statki takie nie są traktowane w sposób bardziej korzystny.

Artykuł II

Świadectwa istniejące

1. Niezależnie od innych postanowień niniejszego Protokołu, każde międzynarodowe świadectwo wolnej burty ważne w chwili wejścia w życie niniejszego Protokołu w odniesieniu do Rządu Państwa, którego banderę statek uprawniony jest podnosić, pozostaje w mocy do momentu wygaśnięcia jego ważności.

2. Strona niniejszego Protokołu nie będzie wydawać świadectw na podstawie i zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, w brzmieniu przyjętym dnia 5 kwietnia 1966 r.

Artykuł III

Przekazywanie informacji

Strony niniejszego Protokołu zobowiązują się do przekazywania informacji Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (zwanej dalej „Organizacją”) i składania mu:

- a) tekstów ustaw, dekretów, rozporządzeń, przepisów oraz innych dokumentów, jakie zostaną wydane we wszelkich sprawach wchodzących w zakres niniejszego Protokołu,
- b) wykazu mianowanych inspektorów lub uznanych organizacji upoważnionych do działania w ich imieniu w sprawach dotyczących linii ładunkowych, w celu rozesłania Stronom dla zapoznania z nimi ich urzędników oraz powiadomienia o szczególnych obowiązkach i warunkach, na jakich upoważniono mianowanych inspektorów lub uznane organizacje, oraz
- c) wystarczającej liczby wzorów swoich świadectw wydawanych na podstawie postanowień niniejszego Protokołu.

Artykuł IV

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejszy protokół będzie otwarty do podpisania w siedzibie Organizacji od dnia 1 marca 1989 r. do 28 lutego 1990 r., a następnie będzie otwarty do przystąpienia. Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 3, Państwa mogą wyrazić zgodę na związanie się niniejszym Protokołem poprzez:

- a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia; albo
- b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym następuje ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; albo
- c) przystąpienie.

2. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następuje przez złożenie Sekretarzowi Generalnemu Organizacji odpowiedniego dokumentu.

3. Niniejszy Protokół mogą podpisać bez zastrzeżeń, ratyfikować, przyjmując, zatwierdzić lub przystąpić do niego wyłącznie te Państwa, które podpisały bez zastrzeżeń, przyjęły lub przystąpiły do Konwencji.

Artykuł V

Wejście w życie

1. Niniejszy protokół wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia, w którym spełnione zostaną obydwa następujące warunki:

a) nie mniej niż piętnaście Państw posiadających łącznie flotę handlową stanowiącą nie mniej niż pięćdziesiąt procent tonażu brutto światowej floty handlowej, wyrazi zgodę na to, aby być zobowiązanymi do stosowania postanowień niniejszego Protokołu zgodnie z artykułem IV, oraz

b) spełnione zostaną warunki wejścia w życie Protokołu z 1988 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974,

pod warunkiem jednak, że niniejszy Protokół nie wejdzie w życie przed dniem 1 lutego 1992 r.

2. W odniesieniu do Państw, które złożyły dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszego Protokołu po spełnieniu warunków jego wejścia w życie, jednak przed dniem jego wejścia w życie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nabiera mocy w dniu wejścia w życie niniejszego Protokołu albo po upływie trzech miesięcy od dnia złożenia odpowiedniego dokumentu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

3. Każdy dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożony po dniu wejścia w życie niniejszego Protokołu, nabierze mocy po upływie trzech miesięcy od dnia złożenia takiego dokumentu.

4. Po dniu, w którym, w myśl artykułu VI, zostanie uznana za przyjętą poprawka do niniejszego Protokołu lub w odniesieniu do Stron niniejszego Protokołu - do Konwencji, każdy złożony dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będzie uważany za dotyczący niniejszego Protokołu lub Konwencji wraz z tą poprawką.

Artykuł VI

Poprawki

1. Niniejszy protokół oraz, w odniesieniu do Stron niniejszego Protokołu, Konwencja mogą być zmienione zgodnie z procedurą określoną w jednym z ustępów niniejszego artykułu.

2. Poprawki przyjmowane po rozpatrzeniu przez Organizację:

(a) Każda poprawka zaproponowana przez Stronę niniejszego Protokołu zostanie przedłożona Sekretarzowi Generalnemu Organizacji, który poda ją do wiadomości wszystkim Członkom Organizacji i wszystkim Umawiającym się Rządom Konwencji w terminie co najmniej sześciu miesięcy przed jej rozpatrzeniem.

(b) Każda poprawka zaproponowana i rozestana w sposób określony powyżej zostanie przekazana Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu Organizacji w celu jej rozpatrzenia.

(c) Państwa będące Stronami niniejszego Protokołu, bez względu na to, czy są Członkami Organizacji, mają prawo do uczestnictwa w obradach Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu mających na celu rozpatrzenie i przyjęcie poprawek.

(d) Poprawki zostają przyjęte większością dwóch trzecich głosów Stron niniejszego Protokołu obecnych i głosujących w ramach Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu rozszerzonego zgodnie z postanowieniami punktu (c) (zwanego dalej „rozszerzonym Komitetem Bezpieczeństwa na Morzu”) pod warunkiem, że w momencie głosowania obecna jest co najmniej jedna trzecia Stron.

(e) Poprawki przyjęte zgodnie z postanowieniami punktu (d) zostaną podane do wiadomości przez Sekretarza Generalnego Organizacji wszystkim Stronom niniejszego protokołu w celu ich przyjęcia.

(f) (i) Poprawka do artykułu lub Załącznika A do niniejszego Protokołu lub poprawka, w odniesieniu do Stron niniejszego Protokołu, do artykułu Konwencji, będzie uważana za przyjętą w dniu przyjęcia jej przez dwie trzecie Stron niniejszego Protokołu.

(ii) Poprawka do Załącznika B do niniejszego Protokołu lub poprawka, w odniesieniu do Stron niniejszego Protokołu, do Załącznika do Konwencji, będzie uważana za przyjętą:

(aa) po upływie dwóch lat od dnia przedłożenia jej Stronom niniejszego Protokołu do przyjęcia; lub

(bb) po upływie innego okresu, nie krótszego niż jeden rok, jeżeli tak ustalono w momencie jej przyjęcia większością dwóch trzecich głosów Stron niniejszego Protokołu obecnych i głosujących w ramach rozszerzonego Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

Jeżeli jednak w przewidzianym okresie więcej niż jedna trzecia Stron albo Strony posiadające łącznie flotę handlową stanowiącą nie mniej niż pięćdziesiąt procent tonażu brutto floty handlowej wszystkich Stron, złożą Sekretarzowi Generalnemu Organizacji sprzeciw do poprawki, poprawkę taką uznaje się za nieprzyjętą.

(g) (i) Poprawka, o której mowa w punkcie (f)(i) wejdzie w życie w odniesieniu do tych Stron niniejszego Protokołu, które ją przyjęły, po upływie sześciu miesięcy od dnia, w którym uzna się ją za przyjętą, zaś w odniesieniu do każdej ze Stron, która

ją przyjęła po tej dacie, po upływie sześciu miesięcy od dnia jej przyjęcia przez tę Stronę.

(ii) Poprawka, o której mowa w punkcie (f)(ii) wejdzie w życie w odniesieniu do wszystkich Stron niniejszego Protokołu, z wyjątkiem tych, które zgodnie z tym punktem zgłosiły sprzeciw do poprawki i które nie wycofały swojego sprzeciwu, po upływie sześciu miesięcy od dnia, w którym uzna się ją za przyjętą. Jednakże przed ustaloną datą wejścia w życie poprawki każda ze Stron może powiadomić Sekretarza Generalnego Organizacji o zwolnieniu się z przyjęcia tej poprawki na okres nie dłuższy niż jeden rok od dnia jej wejścia w życie lub na dłuższy okres ustalony większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i głosujących w ramach rozszerzonego Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w momencie uchwalenia poprawki.

3. Poprawka przyjmowana przez Konferencję:

(a) Na wniosek Strony niniejszego Protokołu, uzgodniony co najmniej z jedną trzecią Stron, Organizacja zwołuje Konferencję Stron w celu rozpatrzenia poprawek do niniejszego Protokołu i Konwencji.

(b) Każda poprawka uchwalona przez taką Konferencję większością dwóch trzecich Stron obecnych i głosujących zostanie podana przez Sekretarza Generalnego Organizacji do wiadomości wszystkich Stron w celu jej przyjęcia.

(c) Jeżeli Konferencja nie postanowi inaczej, poprawka zostanie uznana za przyjętą i wejdzie w życie zgodnie z procedurami określonymi odpowiednio w punktach 2(f) oraz 2(g), o ile zawarte w tych punktach odniesienia do Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu będą oznaczać odniesienia do Konferencji.

4. (a) Strona niniejszego Protokołu po przyjęciu poprawki wymienionej w punkcie 2(f)(ii), która weszła w życie, nie będzie zobowiązana do rozszerzenia przywilejów wynikających z niniejszego Protokołu w odniesieniu do świadectw wydanych statkowi uprawnionemu do podnoszenia bandery Państwa - Strony, które zgodnie z postanowieniami tego punktu zgłosiło sprzeciw do poprawki i nie wycofało go lecz tylko w takim zakresie, w jakim świadectwa te dotyczą spraw objętych daną poprawką.

(b) Strona niniejszego Protokołu po przyjęciu poprawki wymienionej w punkcie 2(f)(ii), która weszła w życie, rozszerzy przywileje wynikające z niniejszego Protokołu w odniesieniu do świadectw wydanych statkowi uprawnionemu do podnoszenia bandery Państwa - Strony, które zgodnie z postanowieniami punktu 2(g)(ii) powiadomiło Sekretarza Generalnego Organizacji o zwolnieniu się z przyjęcia tej poprawki.

5. Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, wszelkie poprawki wprowadzone na mocy niniejszego artykułu, dotyczące konstrukcji statku, mają zastosowanie tylko do statków, których stępka została położona lub które znalazły się w podobnym stadium budowy w dniu lub po dacie wejścia w życie danej poprawki.

6. Każde oświadczenie przyjęcia poprawki lub sprzeciwu do niej oraz każde oświadczenie zgodne z postanowieniami punktu 2(g)(ii) zostanie przedłożone na piśmie Sekretarzowi Generalnemu Organizacji, który powiadomi wszystkie Strony niniejszego Protokołu o otrzymaniu i dacie wpłynięcia takiego dokumentu.

7. Sekretarz Generalny Organizacji powiadomi wszystkie Strony niniejszego Protokołu o wszelkich poprawkach, które wejdą w życie na mocy niniejszego artykułu oraz o dacie wejścia w życie każdej takiej poprawki.

Artykuł VII

Wypowiedzenie

1. Niniejszy Protokół może być wypowiedziany przez każdą ze Stron w każdej chwili po upływie pięciu lat od daty jego wejścia w życie w odniesieniu do tej Strony.

2. Wypowiedzenie będzie dokonane przez złożenie dokumentu wypowiedzenia Sekretarzowi Generalnemu Organizacji.

3. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie jednego roku od daty otrzymania przez Sekretarza Generalnego Organizacji dokumentu wypowiedzenia lub po upływie dłuższego okresu, który może być podany w tym dokumencie.

4. Wypowiedzenie Konwencji przez Stronę będzie uważane za wypowiedzenie niniejszego Protokołu przez tę Stronę. Wypowiedzenie takie nabiera mocy w tym samym dniu, co wypowiedzenie Konwencji, zgodnie z postanowieniami ustępu (3) artykułu 30 Konwencji.

Artykuł VIII

Depozytariusz

1. Niniejszy protokół zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji (zwanemu dalej „depozytariuszem”).

2. Depozytariusz powinien:

(a) powiadamiać Rządy wszystkich Państw, które podpisały niniejszy Protokół lub przystąpiły do niego o:

(i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia wraz z datą takiego podpisania lub złożenia;

(ii) dacie wejścia w życie niniejszego Protokołu;

(iii) złożeniu każdego dokumentu wypowiedzenia niniejszego Protokołu wraz z datą otrzymania takiego dokumentu oraz datą, z jaką wypowiedzenie nabierze mocy;

(b) przekazywać uwierzytelnione odpisy niniejszego Protokołu Rządom wszystkich Państw, które podpisały niniejszy Protokół lub przystąpiły do niego.

3. Z chwilą wejścia w życie niniejszego Protokołu, jego uwierzytelniony odpis zostanie przekazany przez depozytariusza Sekretarzowi Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu rejestracji i publikacji zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł IX

Języki

Niniejszy protokół sporządzono w jednym egzemplarzu w języku arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim oraz hiszpańskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne.

SPORZĄDZONO W LONDYNIE dnia jedenastego listopada 1988 r.

NA DOWÓD POWYŻSZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszy Protokół.

ZAŁĄCZNIK A

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA ARTYKUŁÓW MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O LINIACH ŁADUNKOWYCH, 1966

Artykuł 2

Definicje

Obecny tekst ustępu (8) zastępuje się następującym tekstem:

„(8) „Długość” (L) oznacza 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy na wysokości równej 85% najmniejszej wysokości bocznej, mierzonej od górnej krawędzi stępki, lub długość mierzoną w płaszczyźnie tej wodnicy, od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego, jeżeli długość ta jest większa. Jeżeli kształt dziobnicy powyżej wodnicy znajdującej się w odległości równej 85% najmniejszej wysokości bocznej jest wklęsły, to zarówno dziobowy koniec długości wodnicy jak i przednią krawędź dziobnicy przyjmuje się w punkcie będącym rzutem pionowym na tę wodnicę najbardziej ku rufie wysuniętego punktu zarysu dziobnicy, położonego ponad tą wodnicą. Na statkach z przegłębieniem konstrukcyjnym długość tę mierzy się na wodnicy równoległej do wodnicy konstrukcyjnej.”

Do obecnego tekstu dodaje się ustęp (9) w brzmieniu:

„(9) „Data rocznicowa” oznacza dzień i miesiąc każdego roku odpowiadające dacie wygaśnięcia ważności odpowiedniego świadectwa.”

Artykuły 3, 12, 16 i 21

W obecnym tekście tych artykułów skreśla się wszelkie odniesienia do „(1966)” w związku z międzynarodowym świadectwem wolnej burty.

Artykuł 4

Zastosowanie

Obecny tekst ustępu (3) zastępuje się następującym tekstem:

„(3) O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, przepisy zawarte w Załączniku I mają zastosowanie do nowych statków.”

Artykuł 5

Wyjątki

W obecnym tekście punktu (c) ustępu (2), słowa „Punta Norte” zastępuje się słowami „Punta Rasa (Cabo San Antonio)”.

Artykuł 13

Przegląd, inspekcja i oznakowanie

Obecny tytuł otrzymuje brzmienie:

„Przeglądy i oznakowanie”

W wierszu 1, 4 i 7 słowa „przegląd, inspekcja i oznakowanie” zastępuje się słowami „przeglądy i oznakowanie”.

Artykuł 14

Przeglądy i inspekcje wstępne i okresowe

Obecny tytuł otrzymuje brzmienie:

„Przeglądy wstępne, dla odnowienia świadectwa i roczne”

Obecny tekst zastępuje się następującym tekstem:

„(1) Statek poddaje się następującym przeglądom:

(a) przeglądowi wstępnemu przed oddaniem statku do eksploatacji, który powinien obejmować kompletną inspekcję jego konstrukcji i wyposażenia w takim zakresie, w jakim statek podlega niniejszej Konwencji. Przegląd ten powinien być tak przeprowadzony, aby zapewnić, że urządzenia, materiały i wymiary elementów konstrukcyjnych w pełni odpowiadają wymogom niniejszej Konwencji.

(b) przeglądowi dla odnowienia świadectwa, w odstępach określonych przez Administrację, lecz nie dłuższych niż pięć lat, z wyjątkiem przypadków, do których mają zastosowanie ustępy (2), (5), (6) i (7) artykułu 19. Przegląd ten powinien być tak przeprowadzony, aby zapewnić, że konstrukcja statku, jego wyposażenie, urządzenia, materiały i wymiary elementów konstrukcyjnych w pełni odpowiadają wymogom niniejszej Konwencji.

(c) przeglądowi rocznemu w przedziale trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po upływie daty rocznicowej świadectwa, tak aby zapewnić, że:

(i) nie dokonano zmian w kadłubie lub nadbudówce statku, które mogłyby wpłynąć na obliczenia określające położenie linii ładunkowej;

(ii) elementy wyposażenia i urządzenia służące do zabezpieczenia otworów, bariery, furty odwadniające oraz drogi dostępu do pomieszczeń załogi są utrzymywane w zadawalającym stanie;

(iii) znaki wolnej burty są umieszczone prawidłowo i na stałe;

(iv) dostarczono informacji wymaganych na mocy przepisu 10 Konwencji.

(2) Przeglądy roczne, o których mowa w ustępie (1) punkt (c) niniejszego artykułu odnotowuje się na międzynarodowym świadectwie wolnej burty lub na

międzynarodowym świadectwie zwolnienia od wymagań wolnej burty, wydanym statkowi zwolnionemu zgodnie z artykułem 6 ustęp (2) niniejszej Konwencji.

Artykuł 16

Wydawanie świadectw

Skreśla się ustęp (4).

Artykuł 17

Wydawanie świadectw przez inny Rząd

Obecny tytuł otrzymuje brzmienie:

„Wydawanie lub potwierdzanie świadectw przez inny Rząd”.

Obecny tekst ustępu (1) zastępuje się następującym tekstem:

„(1) Umawiający się Rząd może na wniosek innego Umawiającego się Rządu zarządzić przegląd statku i po upewnieniu się, że postanowienia niniejszej Konwencji są spełnione, wydać lub upoważnić do wydania statkowi międzynarodowego świadectwa wolnej burty lub też, gdy ma to zastosowanie, potwierdzić lub wydać upoważnienie do potwierdzenia istniejącego świadectwa zgodnie z niniejszą Konwencją.”

W tekście ustępu (4) skreśla się odniesienie do „(1966)”.

Artykuł 18

Forma świadectw

Obecny tekst zastępuje się następującym tekstem:

„Świadectwa należy sporządzać w formie zgodnej ze wzorami określonymi w załączniku III do niniejszej Konwencji. Jeżeli świadectwo nie zostało sporządzone w języku angielskim lub francuskim, to tekst świadectwa powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.”

Artykuł 19

Okres obowiązywania świadectw

Obecny tytuł otrzymuje brzmienie:

„Okres obowiązywania i ważność świadectw”

Obecny tekst zastępuje się następującym tekstem:

„(1) Międzynarodowe świadectwo wolnej burty wydaje się na okres ustalony przez Administrację, jednak nie dłuższy niż pięć lat.

(2) (a) Niezależnie od wymogów ustępu (1), w przypadku gdy przegląd dla odnowienia świadectwa zostanie zakończony w przedziale trzech miesięcy przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo wydaje się na okres od daty zakończenia tego przeglądu do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa.

(b) W przypadku gdy przegląd dla odnowienia świadectwa zostanie zakończony po dacie upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo wydaje się na okres od daty zakończenia tego przeglądu do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa.

(c) W przypadku gdy przegląd dla odnowienia świadectwa zostanie zakończony w terminie wcześniejszym niż 3 miesiące przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo wydaje się na okres od daty zakończenia tego przeglądu do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty zakończenia przeglądu dla odnowienia świadectwa.

(3) Jeżeli świadectwo zostało wydane na okres krótszy niż pięć lat, Administracja może przedłużyć ważność tego świadectwa do daty nieprzekraczającej, ustalonego w ustępie (1), okresu pięciu lat od daty wydania tego świadectwa, pod warunkiem, że zostaną przeprowadzone roczne przeglądy, określone w artykule 14, ustalone dla przypadku, gdy świadectwo wydane jest na okres pięciu lat.

(4) Jeżeli, po przeprowadzeniu przeglądu dla odnowienia świadectwa, określonego w artykule 14 ustęp (1)(b), nowe świadectwo nie może być wydane statkowi przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, osoba lub organizacja przeprowadzająca przegląd może przedłużyć ważność istniejącego świadectwa na okres nieprzekraczający pięciu miesięcy. Takie przedłużenie zostaje odnotowane na świadectwie i może być wydane tylko wtedy, jeżeli nie zostały wprowadzone zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, urządzeniach, materiałach lub wymiarach elementów konstrukcyjnych, które mają wpływ na wolną burtę statku.

(5) Jeśli w momencie upływu ważności świadectwa statek nie przebywa w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, Administracja może przedłużyć okres ważności świadectwa, lecz przedłużenie to powinno być udzielone tylko w tym celu, aby umożliwić statkowi ukończenie jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, i to tylko w przypadkach kiedy okaże się to właściwe i uzasadnione. Żadne świadectwo nie powinno być przedłużone na okres dłuższy niż trzy miesiące, a statek po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, nie może być uprawniony na mocy udzielonego mu przedłużenia świadectwa do opuszczenia tego portu bez otrzymania nowego świadectwa. Po zakończeniu przeglądu dla odnowienia świadectwa, nowe świadectwo wydaje się na okres nieprzekraczający pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

(6) Świadectwo wydane statkowi odbywającemu krótkie podróże, którego okres ważności nie został przedłużony na mocy powyższych postanowień niniejszego

artykułu, może być przedłużone przez Administrację, na okres do jednego miesiąca od określonej w świadectwie daty upływu ważności. Po zakończeniu przeglądu dla odnowienia świadectwa, nowe świadectwo wydaje się na okres nieprzekraczający pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

(7) W uzasadnionych przypadkach, określonych przez administrację, data rozpoczęcia ważności nowego świadectwa może nie pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego świadectwa, określoną w ustępach (2), (5) i (6). W powyższych przypadkach nowe świadectwo wydaje się na okres nie dłuższy niż pięć lat od daty zakończenia przeglądu dla odnowienia świadectwa.

(8) Jeżeli przegląd roczny zostanie zakończony przed okresem ustalonym w artykule 14, wówczas:

(a) data rocznicy podana na świadectwie powinna być zmieniona, przez wpisanie daty nie przekraczającej trzech miesięcy od daty zakończenia przeglądu;

(b) następny przegląd roczny wymagany w artykule 14 powinien być przeprowadzony w przedziałach czasu określonych w tym artykule z wykorzystaniem nowej daty rocznicy;

(c) data upływu ważności świadectwa może pozostać niezmieniona pod warunkiem, że jeden lub więcej przeglądów rocznych jest przeprowadzonych w taki sposób, że nie zostały przekroczone maksymalne przedziały czasu między przeglądami określonymi w artykule 14.

(9) Międzynarodowe świadectwo wolnej burty traci ważność w każdym z następujących przypadków:

(a) nastąpią zmiany materiału w kadłubie lub nadbudówkach statku, które wymagałyby wyznaczenia zwiększonej wolnej burty;

(b) elementy wyposażenia i urządzenia, o których mowa w artykule 14 ustęp (1)(c) nie są utrzymywane w zadowalającym stanie;

(c) świadectwo nie zostało potwierdzone w celu wykazania, że statek został poddany przeglądowi zgodnie z artykułem 14 ustęp (1)(c);

(d) wytrzymałość konstrukcyjna statku została obniżona do tego stopnia, że statek ten nie jest bezpieczny.

(10) (a) Okres ważności międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty, wydanego przez Administrację dla statku, który uzyskał zwolnienie zgodnie z artykułem 6 ustęp (2), nie może przekraczać pięciu lat. Świadectwo takie podlega procedurom odnowienia, potwierdzenia, przedłużenia i unieważnienia, podobnym do procedur przewidzianych w niniejszym artykule dla międzynarodowego świadectwa wolnej burty.

(b) Okres ważności międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty, wydanego przez Administrację dla statku, który uzyskał zwolnienie zgodnie z artykułem 6 ustęp (4), jest ograniczony do pojedynczej podróży, dla której świadectwo to zostało wydane.

(11) Świadectwo wydane przez Administrację dla statku traci ważność po przejściu tego statku pod banderę innego Państwa."

Artykuł 21

Kontrola

W ustępie (1)(c) odniesienie do „ustęp (3)” zostaje zastąpione przez „ustęp (9)”.

ZAŁĄCZNIK B

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA DO ZAŁĄCZNIKÓW DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O LINIACH ŁADUNKOWYCH, 1966

ZAŁĄCZNIK I

PRAWIDŁA DLA OKREŚLANIA LINII ŁADUNKOWYCH

ROZDZIAŁ I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Prawidło 1

Wytrzymałość kadłuba

W tytule słowa „Wytrzymałość kadłuba” zastępuje się słowami „Wytrzymałość statku”.

W pierwszym zdaniu prawidła słowo „kadłub” zastępuje się słowem „statek”.

Prawidło 2

Zastosowanie

Dodaje się ustępy (6) i (7) w brzmieniu:

„(6) Prawidło 22(2) i prawidło 27 mają zastosowanie tylko do statków, których stępka została położona, lub które znalazły się w podobnym stadium budowy, w dniu lub po dacie wejścia w życie Protokołu z 1988 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 r.

(7) Nowe statki, inne od tych, które zostały określone w ustępie (6), muszą spełniać wymogi prawidła 27 niniejszej Konwencji (ze zmianami) albo wymogi prawidła 27 Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 (przyjętej 5 kwietnia 1966 r.), stosownie do postanowień Administracji.”

Prawidło 3

Określenie terminów użytych w załącznikach.

Obecny tekst ustępu (1) zastępuje się następującym tekstem:

„(1) Długość. Długość (L) oznacza 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy na wysokości równej 85% najmniejszej wysokości bocznej, mierzonej od górnej krawędzi stępki, lub długość mierzoną w płaszczyźnie tej wodnicy, od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego, jeżeli długość ta jest większa. Jeżeli kształt dziobnicy powyżej wodnicy znajdującej się w odległości równej 85% najmniejszej wysokości bocznej jest wklęsły, to zarówno dziobowy koniec długości wodnicy jak i przednią krawędź dziobnicy przyjmuje się w punkcie będącym rzutem pionowym na tę wodnicę najbardziej ku rufie

wysuniętego punktu zarysu dziobnicy, położonego ponad tą wodnicą. Na statkach z przegłębieniem konstrukcyjnym długość tę mierzy się na wodnicy równoległej do wodnicy konstrukcyjnej.”

W ustępie (5)(b) słowa „konstrukcyjnej linii pokładu z poszyciem burtowym” zastępuje się słowami „konstrukcyjnych linii pokładu i burt”.

Prawidło 5

Znak wolnej burty

W ostatnim zdaniu prawidła skreśla się słowa „(jak pokazano na rys. 2)”.

Prawidło 9

Sprawdzanie znaków

Skreśla się odniesienie do „(1966)” dotyczące międzynarodowego świadectwa wolnej burty.

ROZDZIAŁ II. WARUNKI WYZNACZANIA WOLNEJ BURTY

Prawidło 10

Informacje, które należy dostarczyć kapitanowi

Obecny tekst ustępu (2) zastępuje się następującym tekstem:

„(2) Każdy statek, który nie jest zobowiązany na mocy obowiązującej Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, do przejścia próby przechyłów:

(a) powinien zostać poddany takiej próbie, w celu wyznaczenia rzeczywistej wyporności statku oraz położenia jego środka masy dla statku pustego;

(b) powinien zostać zaopatrzony w wiarygodne informacje dla kapitana, w zatwierdzonej formie, które są niezbędne do uzyskania w prosty i szybki sposób dokładnych danych i wskazówek dotyczących stateczności statku we wszystkich stanach załadowania, jakie mogą wystąpić podczas normalnej eksploatacji statku;

(c) powinien zawsze posiadać na pokładzie zatwierdzoną informację o stateczności wraz z dowodem, że została ona zatwierdzona przez Administrację;

(d) w przypadku uzyskania zgody Administracji, może uzyskać zwolnienie z obowiązku przeprowadzenia próby przechyłów po zakończeniu budowy statku, jeżeli podstawowe dane statecznościowe dostępne są z próby przechyłów statku siostrzanego oraz zostanie wykazane, a Administracja uzna, że dane te są wystarczające dla uzyskania wiarygodnych informacji o stateczności statku zwalnianego.”

Prawidło 15

Luki zamknięte przenośnymi pokrywami i zabezpieczone strugoszczelnie brezentem oraz sztabami

W ostatnim zdaniu ustępu (5) po słowie „interpolację” wstawia się słowo „liniową”.

Prawidło 22

Ścieki, wloty i odpływy

W pierwszym zdaniu ustępu (1) pomiędzy słowa „powinny” i „być” wstawia się słowa „,z wyjątkiem przypadków określonych w ustępie (2),”.

Do obecnego tekstu dodaje się następujący ustęp:

„(2) Dopuszcza się prowadzenie przez poszycie ścieków z zamkniętych nadbudówek wykorzystywanych do przewozu ładunku jedynie w przypadku, gdy krawędź pokładu wolnej burty nie zanurza się przy przechyle bocznym statku równym 5° na dowolną burtę. W innych przypadkach ścieki należy odprowadzać do wewnątrz zgodnie z wymogami obowiązującej Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu.”

Zmienia się numerację obecnych ustępów (2) - (5) na (3) - (6).

W ustępie o nowej numeracji (4) odniesienie do „ustęp (1)” zmienia się na „ustęp (2)”.

W pierwszym zdaniu ustępu o nowej numeracji (6) słowa „Wszystkie zawory i armatura w poszyciu statku” zastępuje się słowami „Cała armatura w poszyciu statku, oraz zawory”.

Prawidło 23

Iluminatory burtowe

W ustępie (2) prawidła słowa „wodnicą ładunkową” zastępuje się słowami „letnią linią ładunkową (lub letnią drzewną linią ładunkową, jeśli jest wyznaczona)”.

Prawidło 24

Furty odwadniające

W pierwszym zdaniu ustępu (2) słowa „obliczoną powierzchnię” zastępuje się słowami „powierzchnię obliczoną zgodnie z ustępem (1)”.

W drugim zdaniu ustępu (2) po słowie „interpolacji” wstawia się słowo „liniowej”.

W ustępie (3) słowa „statek ma skrzynię, która” zastępuje się słowami „statek mający skrzynię”.

ROZDZIAŁ III. WOLNE BURTY

Prawidło 27

Typy statków

Obecny tekst zastępuje się następującym tekstem:

„(1) W obliczeniach wolnej burty, statki dzieli się na statki typu "A" i typu "B".

Statki typu „A”

(2). Statek typu „A” to statek, który:

(a) zaprojektowany jest do przewozu wyłącznie płynnych ładunków masowych;

(b) ma wysoką szczelność nieosłoniętego pokładu, z którego do przedziałów ładunkowych prowadzą tylko małe otwory wejściowe, zamykane wodoszczelnymi pokrywami wykonanymi ze stali lub równoważnego materiału; oraz

(c) ma niski stopień zatapialności załadowanych przedziałów ładunkowych.

(3) Statek typu „A” o długości powyżej 150 m, któremu wyznaczono mniejszą wolną burtę niż dla statku typu „B”, załadowany zgodnie z wymogami ustępu (11), powinien wytrzymać zatopienie dowolnego przedziału lub przedziałów z zakładanym stopniem zatapialności 0,95, spowodowane przez uszkodzenia zgodne z założeniami określonymi w ustępie (12) i powinien zachować pływalność w zadawalającym stanie równowagi określonym w ustępie (13). Na takim statku maszynownia powinna być traktowana jako przedział zatapialny, lecz ze stopniem zatapialności 0,85.

(4) Statkom typu „A” wyznacza się wolną burtę nie mniejszą, niż ta, która wynika z tabeli A zawartej w prawidło 28.

Statki typu „B”

(5) Wszystkie statki, które nie spełniają postanowień zawartych w ustępach (2) i (3) dotyczących statków typu „A” uznawane są za statki typu „B”.

(6) Statkom typu „B”, które w położeniu 1 rodzaju posiadają luki wyposażone w pokrywy spełniające wymogi prawidła 15, z wyjątkiem wymagań ustępu (7), wolną burtę wyznacza się na podstawie wartości podanych w tabeli B prawidła 28 powiększonych o wartości podane w poniższej tabeli:

Zwiększenie wolnej burty ponad tabelaryczną wolną burtę statków typu "B" dla statków, których pokrywy luków nie spełniają wymogów przepisu 15(7) lub przepisu 16

Długość statku (metry)	Zwiększenie wolnej burty (milimetry)	Długość statku (metry)	Zwiększenie wolnej burty (milimetry)	Długość statku (metry)	Zwiększenie wolnej burty (milimetry)
108 poniżej	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

Wolne burty statków o długościach pośrednich wyznacza się z zastosowaniem interpolacji liniowej.

Dla statków o długości powyżej 200 m wolne burty powinny być określone przez Administrację.

(7) Statkom typu „B”, które w położeniu 1 rodzaju posiadają luki wyposażone w pokrywy spełniające wymogi prawidła 15(7) lub prawidła 16, wolną burte wyznacza się według tabeli B prawidła 28, z wyjątkami określonymi w ustępach (8) do (13) niniejszego prawidła.

(8) Statkom typu „B”, o długości powyżej 100 m można wyznaczyć wolną burte mniejszą niż wymagana w ustępie (7), pod warunkiem, że w odniesieniu do wartości przyznanego zmniejszenia, Administracja uzna, że:

(a) środki przewidziane do ochrony załogi są odpowiednie;

(b) urządzenia odwadniające są odpowiednie;

(c) pokrywy luków w położeniu 1 i 2 rodzaju spełniają postanowienia prawidła 16 i posiadają odpowiednią wytrzymałość; należy zwrócić szczególną uwagę na ich urządzenia uszczelniające i zabezpieczające; oraz

(d) statek, załadowany zgodnie z wymogami ustępu (11), powinien wytrzymać zatopienie dowolnego przedziału lub przedziałów z zakładanym stopniem zatapialności 0,95, spowodowane przez założone uszkodzenia określone w ustępie (12) i powinien zachować pływalność w zadawalającym stanie równowagi określonym w ustępie (13). Na takim statku, jeżeli jego długość przekracza 150 m, przedział siłowni powinien być traktowany jako przedział zatapialny, ze stopniem zatapialności 0,85.

(9) W obliczeniach wolnej burty statków typu „B”, które spełniają wymogi ustępów (8), (11), (12) i (13), wartości określone według tabeli B prawidła 28 nie mogą zostać zmniejszone o więcej niż 60% różnicy pomiędzy wartościami podanymi w tabelach B i A dla odpowiednich długości statku.

(10) (a) Zmniejszenie tabelarycznej wartości wolnej burty dozwolone zgodnie z ustępem (9) może zostać zwiększone do całkowitej różnicy pomiędzy wartościami z tabeli A i B prawidła 28, pod warunkiem, że statek spełnia wymagania:

(i) prawidła 26, z wyjątkiem ustępu (4), jak gdyby był statkiem typu „A”;

(ii) ustępów (8), (11) i (13) niniejszego prawidła; oraz

(iii) ustępu (12) niniejszego prawidła, pod warunkiem przyjęcia założenia, że na całej długości statku dowolna gródź poprzeczna, z wyjątkiem gródzi ograniczających przedział siłowni, ulegnie uszkodzeniu w taki sposób, że dwa przylegające do siebie przedziały statku - dziobowy i rufowy - zostaną jednocześnie zatopione.

(b) Na takim statku, jeżeli jego długość przekracza 150 m, przedział siłowni powinien być traktowany jako przedział zatapialny, ze stopniem zatapialności 0,85.

Początkowy stan załadowania

(11) Początkowy stan załadowania przed zatopieniem określa się następująco:

(a) Statek załadowany jest do letniej wodnicy ładunkowej i pływa na równej stępce.

(b) Przy obliczaniu pionowego położenia środka masy stosuje się następujące zasady:

(i) Przewożony jest ładunek jednorodny.

(ii) Wszystkie przedziały ładunkowe, z wyjątkiem określonych w (iii), lecz łącznie z przedziałami przeznaczonymi do częściowego zapełniania, uznaje się za całkowicie załadowane, z tym że w przypadku ładunków płynnych, każdy przedział należy traktować jako zapełniony w 98 %.

(iii) Jeżeli statek ma być eksploatowany z pustymi przedziałami przy zanurzeniu do letniej wodnicy ładunkowej, takie przedziały uznaje się za puste pod warunkiem, że tak obliczona wysokość położenia środka masy nie jest mniejsza od obliczonej zgodnie z (ii).

(iv) Przyjmuje się, że zbiorniki i przestrzenie przeznaczone do przechowywania zapasów płynnych i stałych zapełnione są w 50 % swojej całkowitej objętości. Zakłada się, że dla każdego typu gazu przynajmniej jedna para zbiorników bocznych lub pojedynczy zbiornik środkowy ma maksymalną swobodną powierzchnię, a zbiornik lub zestaw zbiorników, które należy uwzględnić, to te, w których wpływ swobodnych powierzchni jest największy; w każdym zbiorniku środek masy cieczy należy przyjąć w środku objętości zbiornika. Pozostałe zbiorniki uznaje się za zupełnie puste lub całkowicie zapełnione, a rozkład zapasów płynnych w tych zbiornikach należy przyjąć taki, dla którego uzyskuje się najwyższą możliwą wysokość położenia środka masy ponad stępką.

(v) Przy kącie przechyłu nieprzekraczającym 5° w każdym przedziale zawierającym gazy, jak określono w (ii), z wyjątkiem przedziałów zawierających zapasy płynne przeznaczone do konsumpcji, jak określono w (iv), należy uwzględnić maksymalny wpływ swobodnych powierzchni.

Alternatywnie, można uwzględnić rzeczywisty wpływ swobodnych powierzchni pod warunkiem, że metody obliczenia tego wpływu zostaną uznane przez Administrację.

(vi) Masy powinny być obliczane na podstawie następujących wartości gęstości:

woda słona 1,025

woda słodka 1,000

olej napędowy 0,950

olej dieslowy 0,900

olej smarny 0,900

Założenia dotyczące uszkodzeń

(12) Przy ustalaniu uszkodzeń, jakie należy założyć mają zastosowanie następujące zasady:

(a) Pionowy rozmiar uszkodzenia w każdym przypadku przyjmuje się od płaszczyzny podstawowej w górę bez ograniczeń.

(b) Poprzeczny rozmiar uszkodzenia równy jest mniejszej z wartości $B/5$ lub 11,5 m, mierzonyj od burty do wewnątrz statku, prostopadle do płaszczyzny symetrii, na poziomie letniej wodnicy ładunkowej.

(c) Jeżeli uszkodzenie o mniejszym rozmiarze niż określony w punktach (a) i (b) powoduje bardziej niekorzystny stan, to takie uszkodzenie należy przyjąć do obliczeń.

(d) Z wyjątkiem przypadków, dla których ustęp (10)(a) stanowi inaczej, zatopienie ograniczone jest do pojedynczego przedziału pomiędzy sąsiednimi grodziami poprzecznymi pod warunkiem, że wewnętrzna wzdłużna przegroda ograniczająca przedział znajduje się poza poprzecznym rozmiarem założonego uszkodzenia. Grodzie poprzeczne ograniczające zbiorniki burtowe, które nie rozciągają się na całą szerokość statku uznaje się za nieuszkodzone, pod warunkiem, że rozciągają się poza poprzeczny rozmiar założonego uszkodzenia określonego w punkcie (b).

Jeżeli gródź poprzeczna ma uskoki lub wnęki o długości nieprzekraczającej 3 m, znajdujące się w granicach poprzecznego rozmiaru założonego uszkodzenia, określonego w punkcie (b), to taką gródź poprzeczną można uznać za nieuszkodzoną, a przylegający do niej przedział za zatapiany oddzielnie. Jeżeli jednak w granicach poprzecznego rozmiaru założonego uszkodzenia występuje w grodzi poprzecznej uskok lub wnęka o długości przekraczającej 3 m, to dwa przylegające do tej grodzi przedziały uznaje się za zatopione. Uskok utworzony przez gródź skrajnika rufowego i dno wewnętrzne skrajnika rufowego nie powinien być uznawany za uskok w rozumieniu niniejszego prawidła.

(e) Jeżeli główna gródź poprzeczna znajduje się w granicach poprzecznego rozmiaru założonego uszkodzenia i ma uskok przekraczający 3 m w rejonie dna podwójnego lub zbiornika burtowego, to zbiorniki dna podwójnego lub burtowe, przylegające do uskoku tej grodzi należy uznać za zatapiane jednocześnie. Jeżeli

taki zbiornik burtowy ma otwory prowadzące do jednej lub kilku ładowni, np. otwory doprowadzające ziarno, to taką ładownię lub takie ładownie uznaje się za zatapiane jednocześnie. Podobnie w przypadku statku przeznaczonego do przewozu ładunków płynnych, jeżeli zbiornik burtowy ma otwory prowadzące do przylegających do niego przedziałów, to takie przylegające przedziały należy uznawać za puste i zatapiane jednocześnie. Postanowienie to ma zastosowanie nawet wówczas, gdy otwory zaopatrzone są w urządzenia zamykające, z wyjątkiem przypadku zastosowania zasuw odcinających w grodziach pomiędzy zbiornikami, gdy zasuw te są sterowane z pokładu. Pokrywy włazów z gęsto rozmieszczonymi śrubami uznaje się za równoważne grodzie ciągłej, z wyjątkiem otworów w zbiornikach szczytowych łączących te zbiorniki z ładowniami.

(f) Jeśli przewidywane jest zatopienie dwóch dowolnych przedziałów przyległych, dziobowego i rufowego, główne wodoszczelne grodzie poprzeczne powinny znajdować się w odstępach wynoszących nie mniej niż $1/3 L^{2/3}$ lub 14,5 m, zależnie od tego, która wartość jest mniejsza, aby mogły być uznane za skuteczne. Jeżeli odstęp między grodziami poprzecznymi są mniejsze, to jedną lub więcej z tych grodzi należy uznać za nieistniejące w celu osiągnięcia minimalnego odstępu pomiędzy grodziami.

Stan równowagi

(13) Stan równowagi po zatopieniu przedziałów uznaje się za satysfakcjonujący pod warunkiem, że:

(a) Końcowa wodnica po zatopieniu przedziałów, po uwzględnieniu zwiększonego zanurzenia, przechyłu bocznego i przegłębienia, znajduje się poniżej dolnej krawędzi jakiegokolwiek otworu, przez który może odbywać się dalsze zalewanie wnętrza statku. Do otworów tych należy zaliczyć rury odpowietrzające, przewody wentylacyjne i otwory zamykane drzwiami strugoszczelnymi (nawet jeśli spełniają one wymagania prawidła 12) lub pokrywami lukowymi (nawet jeśli spełniają one wymagania prawidła 16 lub 19(4)); można do nich nie zaliczać otworów zamykanych pokrywami włazów i zamknięciami bezzrębnicowymi (które spełniają wymagania prawidła 18), pokryw luków ładunkowych typu opisanego w prawidło 27(2), zdalnie sterowanych, zasuwanych drzwi wodoszczelnych oraz nieotwieralnych iluminatorów burtowymi (spełniających wymagania prawidła 23). Jednakże w przypadku drzwi oddzielających główny przedział maszynowy od pomieszczenia maszynki sterowej, drzwi wodoszczelne mogą być typu zawiasowego, jeżeli są szybko zamykające się i w morzu pozostają zamknięte, gdy nie są używane, pod warunkiem, że dolny próg tych drzwi znajduje się powyżej letniej wodnicy ładunkowej.

(b) Jeżeli rurociągi, przewody lub tunele znajdują się w granicach założonego rozmiaru uszkodzenia określonego w ustępie (12)(b), to dla każdego przypadku uszkodzenia należy zastosować środki, które uniemożliwiają zalewanie przedziałów innych niż przyjęte za zatopione w obliczeniach dla danego przypadku uszkodzenia.

(c) Kąt przechyłu spowodowany niesymetrycznym zatapianiem nie przekracza 15 st. Jeżeli żadna część pokładu nie jest zanurzona, można dopuścić kąt do 17 st.

(d) Wysokość metacentryczna po zatopieniu przedziałów jest dodatnia.

(e) Gdy zanurzona jest jakakolwiek część pokładu położona poza przedziałem przyjętym za zatopiony w danym przypadku uszkodzenia lub, gdy zapas stateczności w stanie zatopionym może budzić wątpliwości, należy sprawdzić stateczność awaryjną. Można uznać ją za wystarczającą, jeśli krzywa ramion prostujących ma zakres nie mniejszy niż 20 st. poza położeniem równowagi, a maksymalne ramię prostujące, w obrębie tego zakresu, wynosi co najmniej 0,1 m. Powierzchnia pod krzywą ramion prostujących w obrębie wyżej wymienionego zakresu nie może być mniejsza niż 0,0175 m.rad. Administracja powinna rozważyć potencjalne zagrożenia stwarzane przez chronione i niechronione otwory, które mogą zostać czasowo zanurzone przy kątach leżących w obrębie zakresu krzywej stateczności awaryjnej.

(f) Administracja jest przekonana, że stateczność w pośrednich stanach zatapiania jest zadowalająca.

Statki bez napędu

(14) Lichtugom, barkom lub innym statkom bez własnego napędu wolną burtę wyznacza się zgodnie z postanowieniami niniejszych prawideł. Barkom spełniającym wymagania ustępów (2) i (3) można wyznaczyć wolną burtę typu „A”.

(a) Administracja powinna szczególnie rozważyć stateczność barek z ładunkiem na pokładzie otwartym. Ładunek pokładowy może być przewożony jedynie na barkach, którym wyznaczono wolną burtę typu „B”.

(b) Dla barek bezzałogowych wymagania prawideł 25, 26(2), 26(3) oraz prawidła 39 nie mają zastosowania.

(c) Takim bezzałogowym barkom, które na pokładzie wolnej burty mają jedynie małe otwory komunikacyjne zamykane zaopatrzonymi w uszczelki, wodoszczelnymi pokrywami ze stali lub równoważnego materiału, można wyznaczyć wolną burtę o 25% mniejszą od obliczonej zgodnie z niniejszymi prawidłami.”

Prawidło 37

Potrącenia dla nadbudówek i skrzyń

W przypisach do tabel zarówno dla statków typu „A”, jak i typu „B” w ustępie (2) po słowie „nadbudówek” dodaje się słowa „i skrzyń”.

Prawidło 38

Wznios pokładu

W definicji „y” w ustępie (12) słowa „końcu wzniosu” zastępuje się słowami „pionie rufowym lub dziobowym”.

Prawidło 40

Minimalne wolne burty

W pierwszym zdaniu ustępu (4) słowa „ustępem (1)” zastępuje się słowami „ustępem (3)”.

ROZDZIAŁ IV. WYMAGANIA SZCZEGÓLNE DLA STATKÓW Z WYZNACZONYMI DRZEWNymi WOLNYMI BURTAMI

Prawidło 44

Sztauowanie

Obecny tekst zastępuje się następującym tekstem:

„Postanowienia ogólne

(1) Otwory w pokładzie nie ostoniętym, na którym umieszczony jest ładunek, powinny być starannie zamknięte i uszczelnione.

Przewody wentylacyjne i rury odpowietrzające powinny być skutecznie chronione.

(2) Ładunek pokładowy drewna powinien rozciągać się co najmniej na całkowitej dostępnej długości, którą jest pełna długość studni lub studzien między nadbudówkami.

Jeżeli na statku nie ma nadbudówki ograniczającej ładunek drewna od rufy, to ładunek drewna powinien rozciągać się co najmniej do rufowego końca najdalej do rufy wysuniętego luku.

Ładunek pokładowy drewna, w kierunku poprzecznym powinien dochodzić do burt statku tak blisko jak to możliwe, z uwzględnieniem luzu dla przeszkód takich jak relingi, węzłówki nadburcia, stojaki, droga dostępu dla pilota itp.; żaden z utworzonych w ten sposób odstępów przy burcie nie może przekroczyć wartości równej 4% szerokości statku. Drewno należy sztauować tak ściśle jak to możliwe co najmniej do standardowej wysokości nadbudówki innej niż szaniec.

(3) Na statku pływającym zimą w zimowej strefie okresowej wysokość ładunku pokładowego powyżej pokładu otwartego nie powinna przekraczać jednej trzeciej największej szerokości statku.

(4) Ładunek pokładowy drewna powinien być zwarcie ułożony, umocowany i zabezpieczony. W żaden sposób nie powinien przeszkadzać w nawigacji i eksploatacji statku.

Stojaki

(5) Jeżeli rodzaj drewna wymaga zastosowania stojaków, powinny one ,być odpowiednio wytrzymałe, uwzględniając szerokość statku; wytrzymałość stojaków

nie powinna przekroczyć wytrzymałości nadburcia, a odstępy między nimi powinny odpowiadać długości i rodzajowi przewożonego drewna, nie powinny jednak przekraczać 3 m. Do umocowania stojaków należy przewidzieć mocne kątowniki, metalowe gniazda lub równie skuteczne środki.

Wiązadła

(6) Ładunek pokładowy drewna powinien być skutecznie umocowany na całej długości systemem wiązaadeł uznanym przez Administrację za odpowiedni dla danego rodzaju przewożonego drewna.*

Stateczność

(7) Należy przedsięwziąć środki dla zapewnienia należytego zapasu stateczności na wszystkich etapach podróży, uwzględniając przyrost ciężaru, wynikający np. z absorpcji wody lub oblodzenia, jeżeli występuje, oraz utratę ciężaru, np. w wyniku zużycia paliwa i zapasów.*

Ochrona załogi, dostęp do siłowni itp.

(8) Poza wymaganiami prawidła 25(5), po każdej stronie pokładu ładunkowego należy umieścić barierki lub liny zabezpieczające w odstępie nie przekraczającym 350 mm w pionie, do wysokości co najmniej 1 m powyżej ładunku.

Dodatkowo, jak najbliżej płaszczyzny symetrii statku należy zapewnić linę, najlepiej stalową naciągniętą ściągaczem śrubowym. Odstępy wsporników powinny być takie, aby zapobiegały nadmiernemu ugięciu barierki i lin ochronnych. W przypadku, gdy powierzchnia ładunku jest nierówna, to ponad jego powierzchnią należy zapewnić bezpieczne przejście o szerokości co najmniej 600 mm, skutecznie zabezpieczone od dołu lub wyposażone w linę zabezpieczającą.

(9) W przypadku, gdy spełnienie wymagań określonych w ustępie (8) jest niemożliwe ze względów praktycznych, należy zastosować alternatywne rozwiązania uznane przez Administrację.

Urządzenia sterowe

(10) Urządzenia sterowe powinny być skutecznie chronione przed uszkodzeniem przez ładunek i, jeżeli jest to praktycznie możliwe, powinny być dostępne we wszystkich warunkach. Należy przedsięwziąć skuteczne środki dla umożliwienia sterowania w przypadku uszkodzenia głównych urządzeń sterowych.”

* Patrz Kodeks bezpiecznego postępowania na statkach przewożących pokładowe ładunki drewna, przyjęty przez Organizację jako Rezolucja A.287(VIII) i zmieniony przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego na jego trzydziestej dziewiątej sesji.

Prawidło 45

Obliczenie wolnej burty

W ustępie (5) po słowach „linię ładunkową” dodaje się słowa „lub zgodnie z prawidłem 40(8), biorąc za podstawę letnie drzewne zanurzenie mierzone od górnej krawędzi stępki do letniej drzewnej linii ładunkowej”.

ZALĄCZNIK II

STREFY, OBSZARY I OKRESY

Prawidło 46

Północne zimowe strefy i obszary okresowe

Ostatnie zdanie ustępu (1)(b) otrzymuje brzmienie:

„Ze strefy tej wyłączone są I zimowa strefa okresowa Atlantyku Północnego, zimowy obszar okresowy Atlantyku Północnego oraz część Morza Bałtyckiego ograniczona równoleżnikiem o szerokości geograficznej Skagenu w Skagerraku. Wyspy Szetlandzkie uznaje się za leżące na granicy I i II zimowej strefy okresowej Atlantyku Północnego.

Okresy:

ZIMOWY: od 1 listopada do 31 marca

LETNI: od 1 kwietnia do 31 października”.

Prawidło 47

Południowa zimowa strefa okresowa

Słowa „do zachodniego wybrzeża kontynentu Ameryki” na końcu prawidła zastępuje się następującym tekstem:

„do punktu o szerokości 33°S, długości 79°W, następnie loksodroma do punktu o szerokości 41°S, długości 75°W, następnie loksodroma do latarni Punta Corona na wyspie Chiloe, o szerokości 41°47'S, długości 73°53'W, następnie wzdłuż północnych, wschodnich i południowych wybrzeży wyspy Chiloe do punktu o szerokości 43°20'S, długości 74°20'W, a następnie południk o długości 74°20'W do równoleżnika o szerokości 45°45'S, włączając wewnętrzną strefę kanałów Chiloe od południka 74°20'W na wschód”.

Prawidło 48

Strefa tropikalna

Na końcu pierwszego akapitu ustępu (2) słowa „a następnie loksodroma do zachodniego wybrzeża kontynentu Ameryki do punktu przy 30°S” zastępuje się słowami „następnie loksodroma do punktu o szerokości 32°47'S, długości 72°W, a następnie do równoleżnika o szerokości 32°47'S do zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej”.

W drugim akapicie ustępu (2) słowo "Coquimbo" zastępuje się słowem "Valparaiso”.

Prawidło 49

Tropikalne obszary okresowe

W ustępie 4(b) słowa „do południka 120°E, a następnie południkiem 120°E do wybrzeża Australii” zastępuje się słowami „do południka 114°E, a następnie południkiem 114°E do wybrzeża Australii”.

Mapa stref i obszarów okresowych

Słowa „OKRESOWA STREFA ZIMOWA”, jeżeli oznaczają obszar wzdłuż wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych, zastępuje się słowami „ZIMOWY OBSZAR OKRESOWY”.

Słowa „OKRESOWA STREFA ZIMOWA” występujące na mapie (z wyjątkiem przypadków określonych powyżej) zastępuje się słowami „ZIMOWA STREFA OKRESOWA”, a słowa „OKRESOWY TROPIKALNY” zastępuje się słowami „OKRESOWY OBSZAR TROPIKALNY”.

W uwadze słowo „zachodniego” zastępuje się słowem „wschodniego”.

Granica okresowego obszaru tropikalnego u wybrzeży Australii przesuwana się z południka 120°E do południka 114°E.

Usuwa się południową granicę południowej strefy letniej na wschód od punktu o szerokości 33°S, długości 79°W do zachodniego wybrzeża kontynentu Ameryki. Dodaje się loksodromę od punktu o szerokości 33°S, długości 79°W do punktu o szerokości 41°S, długości 75°W. Od tego punktu dodaje się loksodromę do latarni Punta Corona na wyspie Chiloe o szerokości 41° 47'S, długości 73°53'W. Od tego punktu północne, wschodnie i południowe wybrzeże wyspy Chiloe oznacza się jako granicę do punktu o szerokości 43° 20'S, długości 74° 20'W. Oznacza się południk 74°20'W do równoleżnika 45°45'S, a następnie ten równoleżnik do zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej.

Z południowej granicy strefy tropikalnej usuwa się loksodromę od punktu o szerokości 26°S, długości 75°W do zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej na szerokości 30°S. Dodaje się loksodromę od punktu o szerokości 26°S, długości 75°W do punktu o szerokości 32°47'S, długości 72°W, a dalej równoleżnik 32°47'S do zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej.

ZAŁĄCZNIK III

ŚWIADECTWA

Obecne formularze międzynarodowego świadectwa wolnej burty (1966) i międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty zastępuje się następującymi formularzami:

„Formularz Międzynarodowego Świadectwa Wolnej Burty”

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO WOLNEJ BURTY

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydane na podstawie postanowień Międzynarodowej Konwencji o liniach ładunkowych, 1966, znowelizowanej dotyczącym jej Protokołem z 1988 r.

Z upoważnienia Rządu:

.....

(nazwa Państwa)

przez

.....

(upoważniona osoba lub organizacja)

Dane statku¹

Nazwa statku

Sygnal rozpoznawczy

Port macierzysty

Długość (L) określona w art. 2(8) (w metrach)

Numer IMO²

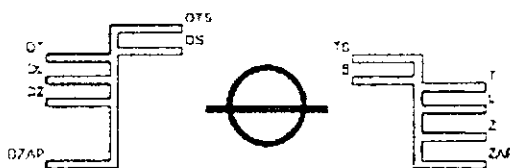
¹ Alternatywnie, dane statku można umieścić w tabelce w układzie poziomym.

² Zgodnie z rezolucją A.600 (15): System identyfikacyjnych numerów statków, umieszczanie tej informacji nie jest obowiązkowe.

Wolna burta wyznaczona: ³		Typ statku ³
(Dla statku nowego		(Typ „A”
(		(Typ „B”
(Dla statku istniejącego		(Typ „B” ze zmniejszoną wolną burtą
		(Typ „B” ze zwiększoną wolną burtą
Wolna burta od linii pokładowej ⁴		Linia ładunkowa ⁴
Tropikalna	... mm (T)	... mm ponad (L)
Letnia	... mm (L)	Górna krawędź linii przechodzi przez środek okręgu
Zimowa	... mm (Z)	... mm poniżej (L)
Zimowa dla Atlantyku Północnego	... mm (ZAP)	... mm poniżej (L)
Drzewna tropikalna	... mm (DT)	... mm ponad (DL)
Drzewna letnia	... mm (DL)	... mm ponad (L)
Drzewna zimowa	... mm (DZ)	... mm poniżej (DL)
Drzewna zimowa dla Atlantyku Północnego	... mm (DZAP)	... mm poniżej (DL)

Poprawka na wodę słodką dla wszystkich wolnych burt innych niż drzewne wynosi: mm. Dla drzewnych wolnych burt wynosi: mm.

Górna krawędź linii pokładowej, od której te wolne burty się mierzy, znajduje się mmpokładu u burty.



³ Niepotrzebne skreślić.

⁴ Do świadectwa nie należy wpisywać wolnych burt i linii ładunkowych, które nie mają zastosowania. Linia ładunkowa podziału grodziowego może być wpisana dobrowolnie.

ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami art. 14 Konwencji.

2 Przegląd wykazał, że wolne burty statku zostały wyznaczone, a linie ładunkowe wskazane powyżej zostały oznaczone zgodnie z Konwencją.

Niniejsze świadectwo jest ważne do⁵ pod warunkiem przeprowadzania rocznych przeglądów zgodnie z art. 14(1)(c) Konwencji.

Wydano w

(Miejsce wydania świadectwa)

.....

(Data wydania)

(Podpis upoważnionego urzędnika wydającego świadectwo)

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Uwagi: 1. Jeżeli statek wychodzi z portu położonego nad rzeką lub na wodach wewnętrznych, dozwolone jest większe załadowanie statku o ilość ładunku, jaka odpowiada ciężarowi paliwa i innych materiałów potrzebnych na przejście między punktem wyjścia a morzem.

2. Jeżeli statek znajduje się w wodzie słodkiej o gęstości równej jedności, odpowiednia linia ładunkowa może być zanurzona głębiej o wielkość poprawki na wodę słodką, podaną wyżej. Jeżeli gęstość wody nie jest równa jedności, należy wprowadzić poprawkę proporcjonalną do różnicy między 1,025 a gęstością rzeczywistą.

⁵ Wpisać datę upływu ważności określoną przez Administrację zgodnie z art. 19(1) Konwencji. Dzień i miesiąc tej daty odpowiada dacie rocznicowej, jak to określono w art. 2(9) Konwencji, chyba że datę tę zmieniono zgodnie z art. 19(8) Konwencji.

Potwierdzenie przeglądów rocznych

NINEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas rocznego przeglądu wymaganego art. 14(1)(c) Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji.

Przegląd roczny: Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:
(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Przegląd roczny: Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Przegląd roczny: Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Przegląd roczny: Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Przeгляд roczny zgodnie z art. 19(8)(c):

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu zgodnie z art. 19(8)(c) Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji.

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Potwierdzenie przedłużenia ważności świadectwa wydanego na okres krótszy niż 5 lat, gdy ma zastosowanie art. 19(3)

Statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji, a niniejsze świadectwo, zgodnie z art. 19(3) Konwencji, jest ważne do

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Potwierdzenie w przypadku, gdy został zakończony przegląd dla odnowienia świadectwa i ma zastosowanie art. 19(4)

Statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji, a niniejsze świadectwo, zgodnie z art. 19(4) Konwencji, jest ważne do

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Potwierdzenie przedłużenia ważności świadectwa do momentu dotarcia do portu, w którym ma być przeprowadzony przegląd lub na określony okres, w przypadku, gdy ma zastosowanie art. 19(5) lub 19(6)

Niniejsze świadectwo, zgodnie z art. 19(5)/19(6)³ Konwencji, jest ważne do.....

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Potwierdzenie przesunięcia daty rocznicowej w przypadku, gdy ma zastosowanie art. 19(8)

Zgodnie z art. 19(8) Konwencji nową datę rocznicową ustala się na:

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Zgodnie z art. 19(8) Konwencji nową datę rocznicową ustala się na:

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

³ Niepotrzebne skreślić.

Formularz Międzynarodowego Świadcstwa Zwolnienia od Wymagań Wolnej Burty

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADCTWO ZWOLNIENIA OD WYMAGAŃ WOLNEJ BURTY

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydane na podstawie postanowień Międzynarodowej Konwencji o liniach ładunkowych, 1966, znowelizowanej dotyczącym jej Protokołem z 1988 r.

Z upoważnienia Rządu:

.....

(nazwa Państwa)

przez

.....

(upoważniona osoba lub organizacja)

Dane statku¹

Nazwa statku

Sygnal rozpoznawczy

Port macierzysty

Długość (L) określona w art. 2(8) (w metrach)

Numer IMO²

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

Statek został zwolniony od wymagań Konwencji na podstawie upoważnienia określonego w art. 6(2)/6(4)³ tej Konwencji.

Wymagania Konwencji, od których statek został zwolniony zgodnie z art. 6(2), to:

.....

.....

.....

¹ Alternatywnie, dane statku można umieścić w tabelce w układzie poziomym.

² Zgodnie z rezolucją A.600 (15): System identyfikacyjnych numerów statków, umieszczanie tej informacji nie jest obowiązkowe.

³ Niepotrzebne skreślić.

Podróż, na którą udzielono zwolnienia zgodnie z art. 6(4) odbywa się:

Od:

Do:

Warunki, jeżeli takie istnieją, na jakich udzielono zwolnienia zgodnie z art. 6(2) lub art. 6(4):

.....
.....
.....

Niniejsze świadectwo jest ważne do⁴ pod warunkiem przeprowadzania rocznych przeglądów zgodnie z art. 14(1)(c) Konwencji.

Wydano w

(Miejsce wydania świadectwa)

.....

(Data wydania)

(Podpis upoważnionego urzędnika wydającego świadectwo)

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

⁴ Wpisać datę upływu ważności określoną przez Administrację zgodnie z art. 19(10) Konwencji. Dzień i miesiąc tej daty odpowiada dacie rocznicowej, jak to określono w art. 2(9) Konwencji, chyba że datę tę zmieniono zgodnie z art. 19(8) Konwencji.

Potwierdzenie przeglądów rocznych

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas rocznego przeglądu wymaganego art. 14(1)(c) Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia warunki, na jakich udzielono zwolnienia.

Przeгляд roczny: Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)
Miejsce:
Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Przeгляд roczny: Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)
Miejsce:
Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Przeгляд roczny: Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)
Miejsce:
Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Przeгляд roczny: Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)
Miejsce:
Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Przeгляд roczny zgodnie z art. 19(8)(c):

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu zgodnie z art. 19(8)(c) Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji.

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Potwierdzenie przedłużenia ważności świadectwa wydanego na okres krótszy niż 5 lat, gdy ma zastosowanie art. 19(3)

Statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji, a niniejsze świadectwo, zgodnie z art. 19(3) Konwencji, jest ważne do

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Potwierdzenie w przypadku, gdy został zakończony przegląd dla odnowienia świadectwa i ma zastosowanie art. 19(4)

Statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji, a niniejsze świadectwo, zgodnie z art. 19(4) Konwencji, jest ważne do

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Potwierdzenie przedłużenia ważności świadectwa do momentu dotarcia do portu, w którym ma być przeprowadzony przegląd lub na określony okres, w przypadku, gdy ma zastosowanie art. 19(5) lub 19(6)

Niniejsze świadectwo, zgodnie z art. 19(5)/19(6)³ Konwencji, jest ważne do.....

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Potwierdzenie przesunięcia daty rocznicowej w przypadku, gdy ma zastosowanie art. 19(8)

Zgodnie z art. 19(8) Konwencji nową datę rocznicową ustala się na:

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

Zgodnie z art. 19(8) Konwencji nową datę rocznicy ustala się na:

Podpis:
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel właściwej władzy)

³ Niepotrzebne skreślić.

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

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention on Load Lines, 1966, done at London on 5 April 1966,

RECOGNIZING the significant contribution which is made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the technical provisions of the above-mentioned Convention,

RECOGNIZING FURTHER the need for the introduction into the above-mentioned Convention of provisions for survey and certification harmonized with corresponding provisions in other international instruments,

CONSIDERING that these needs may best be met by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention on Load Lines, 1966,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General obligations

1 The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annexes hereto.

2 As between the Parties to the present Protocol, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as "the Convention"), except article 29, shall apply subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

3 With respect to ships entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE II

Existing certificates

1 Notwithstanding any other provisions of the present Protocol, any International Load Line Certificate which is current when the present Protocol enters into force in respect of the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly shall remain valid until it expires.

2 A Party to the present Protocol shall not issue certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as adopted on 5 April 1966.

ARTICLE III

Communication of information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

- (a) the text of laws, decrees, orders and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;
- (b) a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Parties for information of their officers, and a notification of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to those nominated surveyors or recognized organizations; and
- (c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Protocol.

ARTICLE IV

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 March 1989 to 28 February 1990 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3, States may express their consent to be bound by the present Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

2 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3 The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have signed without reservation, accepted or acceded to the Convention.

ARTICLE V

Entry into force

1 The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which both the following conditions have been met:

- (a) not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have expressed their consent to be bound by it in accordance with article IV, and
- (b) the conditions for the entry into force of the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 have been met,

provided that the present Protocol shall not enter into force before 1 February 1992.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Protocol after the conditions for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the present Protocol or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 After the date on which an amendment to the present Protocol or an amendment, as between the Parties to the present Protocol, to the Convention is deemed to have been accepted under article VI, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol or the Convention as amended.

ARTICLE VI

Amendments

1 The present Protocol and, as between the Parties to the present Protocol, the Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 Amendment after consideration within the Organization:

- (a) Any amendment proposed by a Party to the present Protocol shall be submitted to the Secretary-General of the Organization, who shall then circulate it to all Members of the Organization and all Contracting Governments to the Convention at least six months prior to its consideration.
- (b) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.
- (c) States which are Parties to the present Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.

- (d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in subparagraph (c) (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting.
- (e) Amendments adopted in accordance with subparagraph (d) shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties to the present Protocol for acceptance.
- (f) (i) An amendment to an article or Annex A to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an article of the Convention, shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties to the present Protocol.
- (ii) An amendment to Annex B to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an Annex to the Convention, shall be deemed to have been accepted:
- (aa) at the end of two years from the date on which it is communicated to Parties to the present Protocol for acceptance; or
- (bb) at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, if within the specified period either more than one third of the Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, notify the Secretary-General of the Organization that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

- (g) (i) An amendment referred to in subparagraph (f)(i) shall enter into force with respect to those Parties to the present Protocol which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance.
- (ii) An amendment referred to in subparagraph (f)(ii) shall enter into force with respect to all Parties to the present Protocol, except those which have objected to the amendment under that subparagraph and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Party may give notice to the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

3 Amendment by a Conference:

- (a) Upon the request of a Party to the present Protocol concurred in by at least one third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to the present Protocol and the Convention.
- (b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties for acceptance.
- (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in subparagraphs 2(f) and 2(g) respectively, provided that references in these paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

- 4 (a) A Party to the present Protocol which has accepted an amendment referred to in subparagraph 2(f)(ii) which has entered into force shall not be obliged to extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of that subparagraph, has objected to the amendment and has not withdrawn such an objection, in so far as such certificates relate to matters covered by the amendment in question.
- (b) A Party to the present Protocol which has accepted an amendment referred to in subparagraph 2(f)(ii) which has entered into force shall extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of subparagraph 2(g)(ii), has notified the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to the amendment.

5 Unless expressly provided otherwise, any amendment made under this article which relates to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the amendment enters into force.

6 Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under subparagraph 2(g)(ii) shall be submitted in writing to the Secretary-General of the Organization, who shall inform all Parties to the present Protocol of any such submission and the date of its receipt.

7 The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties to the present Protocol of any amendments which enter into force under this article, together with the date on which each such amendment enters into force.

ARTICLE VII

Denunciation

1 The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4 A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party. Such denunciation shall take effect on the same date as denunciation of the Convention takes effect according to paragraph (3) of article 30 of the Convention.

ARTICLE VIII

Depositary

1 The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the depositary").

2 The depositary shall:

(a) inform the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3 As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this eleventh day of November one thousand nine hundred and eighty eight.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

ANNEX A

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO ARTICLES OF THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966Article 2
Definitions

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

"(8) 'Length' means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. 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). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline."

Add a new paragraph (9) to read as follows:

"(9) 'Anniversary date' means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the relevant certificate."

Articles 3, 12, 16 and 21

In the existing text of these articles all references to "(1966)" in relation to the International Load Line Certificate are deleted.

Article 4
Application

The existing text of paragraph (3) is replaced by the following:

"(3) The regulations contained in annex I, unless expressly provided otherwise, are applicable to new ships."

Article 5
Exceptions

In paragraph (2)(c) the words "Punta Norte" are replaced by "Punta Rasa (Cabo San Antonio)".

Article 13
Survey, inspection and marking

The existing heading is replaced by the following:

"Surveys and marking"

In lines 1, 4 and 7 replace the words "survey, inspection and marking" by "surveys and marking".

Article 14
Initial and periodical surveys and inspections

The existing heading is replaced by the following:

"Initial, renewal and annual surveys"

The existing text is replaced by the following:

"(1) A ship shall be subjected to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

- (b) A renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding 5 years, except where paragraphs (2), (5), (6) and (7) of article 19 are applicable, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.
- (c) An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the certificate to ensure that:
- (i) alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line;
 - (ii) the fittings and appliances for the protection of openings, guard rails, freeing ports and means of access to crew's quarters are maintained in an effective condition;
 - (iii) the freeboard marks are correctly and permanently indicated;
 - (iv) the information required by regulation 10 is provided.
- (2) The annual surveys referred to in paragraph (1)(c) of this article shall be endorsed on the International Load Line Certificate or the International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 of the present Convention.

Article 16

Issue of certificates

Delete paragraph (4).

Article 17

Issue of certificates by another Government

The existing heading is replaced by the following:

"Issue or endorsement of certificates by another Government".

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

"(1) A Contracting Government may at the request of another Contracting Government cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of the present Convention are complied with, shall issue or authorize the issue of the International Load Line Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of the certificate on the ship in accordance with the present Convention."

In paragraph (4) reference to "(1966)" is deleted.

Article 18

Form of certificates

The existing text is replaced by the following:

"The certificates shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Annex III to the present Convention. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages."

Article 19

Duration of certificates

The existing heading is replaced by the following:

"Duration and validity of certificates".

The existing text is replaced by the following:

- "(1) An International Load Line Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed 5 years.
- (2)(a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1), when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.
- (b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.
- (c) When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
- (3) If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of a certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1), provided that the annual surveys referred to in article 14 applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.
- (4) If, after the renewal survey referred to in paragraph (1)(b) of article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the existing certificate for a period which shall not exceed 5 months. This extension shall be endorsed on the certificate, and shall be granted only where there have been no alterations in the structure, equipment, arrangements, materials or scantlings which affect the ship's freeboard.

- (5) If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.
- (6) A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this article may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.
- (7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs (2), (5) and (6). In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
- (8) If an annual survey is completed before the period specified in article 14 then:
- (a) the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;
 - (b) the subsequent annual survey required by article 14 shall be completed at the intervals prescribed by that article using the new anniversary date;

- (c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by article 14 are not exceeded.
- (9) An International Load Line Certificate shall cease to be valid if any of the following circumstances exist:
- (a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;
 - (b) the fittings and appliances mentioned in paragraph (1)(c) of article 14 are not maintained in an effective condition;
 - (c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been surveyed as provided in paragraph (1)(c) of article 14;
 - (d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.
- (10) (a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 shall not exceed 5 years. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement, extension and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate under this article.
- (b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (4) of article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued.
- (11) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State."

Article 21

Control

In paragraph (1)(c) the reference to "paragraph (3)" is replaced by "paragraph (9)".

ANNEX B

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO ANNEXES TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

ANNEX I

REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

CHAPTER I. GENERAL

Regulation 1

Strength of hull

In the heading the words "Strength of Hull" are replaced by the words "Strength of ship".

In the first sentence of the regulation the word "hull" is replaced by the word "ship".

Regulation 2

Application

Add new paragraphs (6) and (7) to read as follows:

"(6) Regulation 22(2) and regulation 27 shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 enters into force.

(7) New ships, other than those specified in paragraph (6), shall comply either with regulation 27 of the present Convention (as amended) or with regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966 (as adopted on 5 April 1966), as determined by the Administration."

Regulation 3
Definitions of terms used in the annexes

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

"(1) Length. 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. 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). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline."

In paragraph (5)(b) the words "the moulded lines of the deck and side shell plating" are replaced by the words "the moulded lines of deck and sides".

Regulation 5
Load line mark

In the last sentence of the regulation the words "(as illustrated in figure 2)" are deleted.

Regulation 9
Verification of marks

The reference to "(1966)" in relation to the International Load Line Certificate is deleted.

CHAPTER II. CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD

Regulation 10

Information to be supplied to the master

The existing text of paragraph (2) is replaced by the following:

"(2) Every 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 light ship condition;
- (b) have supplied for the use of its master such reliable information in an approved form as is necessary to enable him 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;
- (c) carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration;
- (d) 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."

Regulation 15

Hatchways closed by portable covers and secured weathertight by tarpaulins and battening devices

In the last sentence of paragraph (5) the word "linear" is inserted before the word "interpolation".

Regulation 22

Scuppers, inlets and discharges

In the first sentence of paragraph (1) the words ", except as provided in paragraph (2)," are inserted between the words "shall" and "be".

The following paragraph is added to the existing text:

"(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."

The existing paragraphs (2) to (5) are renumbered (3) to (6).

In renumbered paragraph (4) the reference to "paragraph (1)" is replaced by "paragraph (2)".

In the first sentence of renumbered paragraph (6) the words "All valves and shell fittings" are replaced by the words "All shell fittings, and the valves".

Regulation 23

Side scuttles

In paragraph (2) of the regulation the words "load waterline" are replaced by the words "summer load line (or summer timber load line, if assigned)".

Regulation 24

Freeing ports

In the first sentence of paragraph (2) the words "calculated area" are replaced by the words "area calculated according to paragraph (1)".

In the second sentence of paragraph (2) the word "linear" is inserted before the word "interpolation".

In paragraph (3) the words "a ship is fitted with a trunk which" are replaced by the words "a ship fitted with a trunk".

CHAPTER III. FREEBOARDS

Regulation 27

Types of ships

The existing text is replaced by the following:

"(1) For the purposes of freeboard computation, ships shall be divided into type 'A' and type 'B'.

Type 'A' ships

(2) A type 'A' ship is one which:

- (a) is designed to carry only liquid cargoes in bulk;
- (b) has a high integrity of the exposed deck with only small access openings to cargo compartments, closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material; and
- (c) has low permeability of loaded cargo compartments.

(3) A type 'A' ship if over 150 m in length to which a freeboard less than type 'B' has been assigned, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium as specified in paragraph (13). In such a ship the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(4) A type 'A' ship shall be assigned a freeboard not less than that based on table A of regulation 28.

Type 'B' ships

- (5) All ships which do not come within the provisions regarding type 'A' ships in paragraphs (2) and (3) shall be considered as type 'B' ships.
- (6) Type 'B' ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers which comply with the requirements of regulation 15, other than paragraph (7), shall be assigned freeboards based upon the values given in table B of regulation 28, increased by the values given in the following table:

Freeboard increase over tabular freeboard for type 'B' ships, for ships with hatch covers not complying with regulation 15(7) or regulation 16

Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)
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.

- (7) Type 'B' ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 15(7) or regulation 16, shall, except as provided in paragraphs (8) to (13) inclusive of this regulation, be assigned freeboards based on table B of regulation 28.
- (8) Any type 'B' ship of over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (7), provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:
- (a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;
 - (b) the freeing arrangements are adequate;
 - (c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16 and have adequate strength, special care being given to their sealing and securing arrangements; 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 B of regulation 28 shall not be reduced by more than 60% of the difference between the B and A tabular values 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 A

and those in table B of regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of:

- (i) regulation 26, other than paragraph (4), as if it were a type 'A' ship;
 - (ii) paragraphs (8), (11) and (13) of this regulation; and
 - (iii) paragraph (12) of this regulation, 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 (iii), but including compartments intended to be partially filled, shall be considered fully loaded except that in the case of fluid cargoes each compartment shall be treated as 98% full.

- (iii) If the ship is intended to operate at its summer load waterline with empty compartments, such compartments shall be considered empty provided the height of the centre of gravity so calculated is not less than as calculated under (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 (ii) except that in the case of compartments containing consumable fluids, as prescribed in (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 the inner longitudinal boundary of the compartment is not in a position within the transverse extent of assumed damage. Transverse boundary bulkheads of wing tanks which do not extend over the full breadth of the ship shall be assumed not to be damaged, provided they extend beyond the transverse extent of assumed damage prescribed in subparagraph (b).

If in a transverse bulkhead there are steps or recesses of not more than 3 m in length located within the transverse extent of assumed damage as defined in subparagraph (b), such transverse bulkhead may be considered intact and the adjacent compartment may be floodable singly. If, however, within the transverse extent of assumed damage there is a step or recess of more than 3 m in length in a transverse bulkhead, the two compartments adjacent to this bulkhead shall be considered as flooded. The step formed by the afterpeak bulkhead and the afterpeak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

- (e) Where a main transverse bulkhead is located within the transverse extent of assumed damage and is stepped in way of a double bottom or side tank by more than 3 m, the double bottom or side tanks adjacent to the stepped portion of the main transverse bulkhead shall be considered as flooded simultaneously. If this side tank has openings, into one or several holds, such as grain feeding holes, such hold or holds shall be considered as flooded simultaneously. Similarly in a ship designed for the carriage of fluid cargoes, if a side tank has openings into adjacent compartments, such adjacent compartments shall be considered as empty and as being flooded simultaneously. This provision is applicable even where such openings are fitted with closing appliances, except in the case of sluice valves fitted in bulkheads between tanks and where the valves are controlled from the deck. Manhole covers with closely-spaced bolts are considered equivalent to the unpierced bulkhead except in the case of openings in topside tanks making the topside tanks common to the holds.
- (f) Where the flooding of any two adjacent fore and aft compartments is envisaged, main transverse watertight bulkheads shall be spaced at least $\frac{1}{3} L^{2/3}$ 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 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 or regulation 19(4)), 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(2), 26(3) 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 37

Deduction for superstructures and trunks

In the footnote to tables for both type 'A' and type 'B' ships in paragraph (2) the words "and trunks" are inserted after the word "superstructures".

Regulation 38

Sheer

In the definition of "y" in paragraph (12) the words "end of sheer" are replaced by "after or forward perpendicular".

Regulation 40

Minimum freeboards

In the first sentence of paragraph (4) the words "paragraph (1)" are replaced by the words "paragraph (3)".

CHAPTER IV. SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS ASSIGNED TIMBER FREEBOARDS

Regulation 44

Stowage

The existing text is replaced by the following:

"General

- (1) Openings in the weather deck 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 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 weather deck shall not exceed one third of the extreme breadth of the ship.
- (4) The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

Uprights

- (5) Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship; the strength of the uprights shall not exceed the strength of the bulwark and the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 m. Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings

- (6) Timber deck cargo shall be effectively secured throughout its length by a lashing system acceptable to the Administration for the character of the timber carried.*

Stability

- (7) Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those arising from absorption of water or icing, if applicable, and to losses of weight such as those arising from consumption of fuel and stores.*

Protection of crew, access to machinery spaces, etc.

- (8) In addition to the requirements of regulation 25(5), guard-rails or lifelines not more than 350 mm apart vertically shall be provided on each side of the cargo deck to a height of at least 1 m above the cargo.

In addition a lifeline, preferably wire rope set up taut with a stretching screw, shall be provided as near as practicable to the centreline of the ship. The stanchion supports to all guard-rails and lifelines shall be so spaced as to prevent undue sagging. Where the cargo is uneven a safe walking surface of not less than 600 mm in width shall be fitted over the cargo and effectively secured beneath or adjacent to the lifeline.

- (9) Where the requirements prescribed in paragraph (8) are impracticable, alternative arrangements satisfactory to the Administration shall be used

* Reference is made to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes originally adopted by the Organization as resolution A.287(VIII) and amended by the Maritime Safety Committee at its thirty-ninth session.

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

In paragraph (5) the words "or with regulation 40(8) based on the summer timber draught measured from the top of the keel to the summer timber load line" are added after the word "waterline".

ANNEX II

ZONES, AREAS AND SEASONAL PERIODS

Regulation 46

Northern winter seasonal zones and area

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

"Excluded from this zone are the North Atlantic winter seasonal zone I, the North Atlantic winter seasonal area and the Baltic Sea bounded by the parallel of latitude of the Skaw in the Skagerrak. The Shetland Islands are to be considered as being on the boundary of the North Atlantic winter seasonal zones I and II.

Seasonal periods:

WINTER: 1 November to 31 March

SUMMER: 1 April to 31 October".

Regulation 47

Southern winter seasonal zone

The words "to the west coast of the American continent" at the end of the regulation are replaced by the following:

"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".

Regulation 48

Tropical zone

At the end of the first subparagraph of paragraph (2) the words "and thence the rhumb line to the west coast of the American continent at latitude 30°S" are replaced by the words "thence the rhumb line to the point latitude 32°47'S, longitude 72°W, and thence to the parallel of latitude 32°47'S to the west coast of South America".

In the second subparagraph of paragraph (2) the word "Coquimbo" is replaced by the word "Valparaiso".

Regulation 49

Seasonal tropical areas

In paragraph 4(b) the words "to longitude 120°E and thence the meridian of longitude 120°E to the coast of Australia" are replaced by the words "to longitude 114°E and thence the meridian of longitude 114°E to the coast of Australia".

Chart of zones and seasonal areas

The words "SEASONAL WINTER ZONE" where they indicate the area along the eastern coast of the United States are replaced by the words "WINTER SEASONAL AREA".

The words "SEASONAL WINTER ZONE" wherever they appear in the chart (except in the cases mentioned above) are replaced by the words "WINTER SEASONAL ZONE" and the words "SEASONAL TROPICAL" are replaced by the words "SEASONAL TROPICAL AREA".

In the note the word "western" is replaced by the word "eastern".

The border line of the seasonal tropical area at the coast of Australia is moved from longitude 120°E to longitude 114°E.

The southern border line of the southern summer zone east of the point latitude 33°S , longitude 79°W to the west coast of the American continent is deleted. A rhumb line from the point latitude 33°S , longitude 79°W to the point latitude 41°S , longitude 75°W is inserted. From there a rhumb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island latitude $41^{\circ}47'\text{S}$, longitude $73^{\circ}53'\text{W}$ is inserted. From there the north, east and south coast of Chiloe Island is marked as border to the point latitude $43^{\circ}20'\text{S}$, longitude $74^{\circ}20'\text{W}$. The meridian of longitude $74^{\circ}20'\text{W}$ to the parallel of latitude $45^{\circ}45'\text{S}$ and then this parallel to the west coast of South America are marked.

The rhumb line from the point latitude 26°S , longitude 75°W to the west coast of South America at latitude 30°S is deleted from the southern boundary of the tropical zone. A rhumb line from the point latitude 26°S , longitude 75°W to the point latitude $32^{\circ}47'\text{S}$, longitude 72°W and then the parallel of latitude $32^{\circ}47'\text{S}$ to the west coast of South America are inserted.

ANNEX III
CERTIFICATES

The existing forms of the International Load Line Certificate (1966) and the International Load Line Exemption Certificate are replaced by the following:

"Form of International Certificate on Load Lines

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

_____ (name of the State)

by

_____ (person or organization authorized)

Particulars of ship^{1/}

Name of ship .....	.....
Distinctive number or letters .....	.....
Port of registry.....	.....
Length (L) as defined in article 2(8) (in metres).....	.....
IMO Number ^{2/} .....	.....
Freeboard assigned as: ^{3/}	Type of ship ^{3/}
(A new ship	(Type 'A'
(	(Type 'B'
(An existing ship	(Type 'B' with
	(reduced freeboard
	(Type 'B' with
	(increased freeboard

1/ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

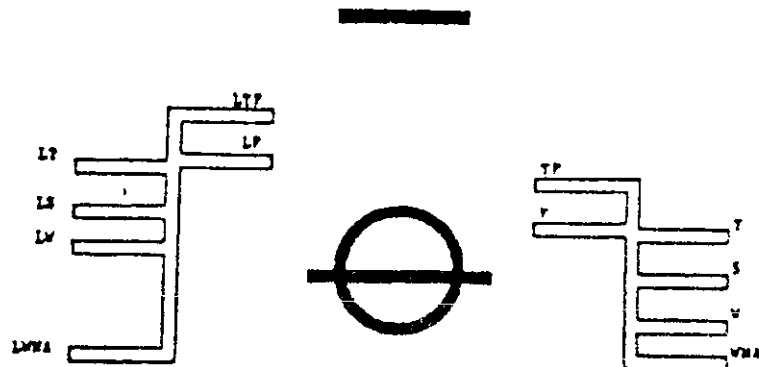
2/ In accordance with resolution A.600(15) - IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

3/ Delete as appropriate.

Freeboard from deck line ^{4/}		Load line ^{4/}
Tropical	.... mm (T)	.... mm above (S)
Summer	.... mm (S)	Upper edge of line through centre of ring
Winter	.... mm (W)	.... mm below (S)
Winter North Atlantic	.... mm (WNA)	.... mm below (S)
Timber tropical	.... mm (LT)	.... mm above (LS)
Timber summer	.... mm (LS)	.... mm above (S)
Timber winter	.... mm (LW)	.... mm below (LS)
Timber winter North Atlantic	.... mm (LWNA)	.... mm below (LS)

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber
.... mm. For timber freeboards mm.

The upper edge of the deck line from which these freeboards are
measured is mm deck at side.



^{4/} Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.

2 That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.

This certificate is valid until^{5/} subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c) of the Convention.

Issued at (Place of issue of certificate)

..... (Date of issue)

..... (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Notes: 1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

^{5/} Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(1) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

Endorsement for annual surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1)(c) 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 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 survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey in accordance with article 19(8)(c):

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(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 where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) 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 article 19(5) or 19(6) applies

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)^{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 article 19(8) applies

In accordance with article 19(8) 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 article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

^{3/} Delete as appropriate.

Form of International Exemption Certificate on Load Lines
INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

_____ (name of the State)

by _____ (person or organization recognized)

Particulars of ship^{1/}

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry.....

Length (L) as defined in article 2(8)(in metres).....

IMO Number^{2/}

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship is exempted from the provisions of the Convention, under the authority conferred by article 6(2)/6(4)^{3/} of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under article 6(2) are:
.....
.....
.....

The voyage for which exemption is granted under article 6(4) is:
From:
To:

Conditions, if any, on which the exemption is granted under either article 6(2) or article 6(4):
.....
.....
.....

1/ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

2/ In accordance with resolution A.600(15), IMO ship identification number, this information may be included voluntarily.

3/ Delete as appropriate.

This certificate is valid until^{4/}
subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c) of the
Convention.

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

^{4/} Insert the date of expiry as specified by the Administration in
accordance with article 19(10) of the Convention. The day and the
month of this date correspond to the anniversary date as defined in
article 2(9) of the Convention unless amended in accordance with
article 19(8) of the Convention.

Endorsement for annual surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Annual 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 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 survey in accordance with article 19(8)(c):

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(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 where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) 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 article 19(5) or 19(6) applies

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)^{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 article 19(8) applies

In accordance with article 19(8) 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 article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:
(Signature of authorized
official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

3/ Delete as appropriate."

Po zaznajomieniu się z powyższym protokołem, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:
— został on uznany za słuszny zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych,
— Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tego protokołu,
— będzie niezmiennie zachowywany.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 28 sierpnia 2008 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *L. Kaczyński*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*