

282

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 2 października 1969 r.

w sprawie przyjęcia przez Polskę Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że Rada Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej uchwałą nr 70 z dnia 3 kwietnia 1969 r. zatwierdziła Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r.

Tekst konwencji stanowi załącznik do niniejszego oświadczenia.

Na podstawie artykułu 27 ust. 2 tej konwencji złożony został dnia 28 maja 1969 r. Sekretarzowi Generalnemu Mię-

dziurządowej Morskiej Organizacji Doradczej dokument przyjęcia przez Polskę powyższej konwencji. Zgodnie z artykułem 28 ust. 1 konwencji weszła ona w życie dnia 21 lipca 1968 r., a w stosunku do Polski — zgodnie z artykułem 28 ust. 3 — dnia 28 sierpnia 1969 r.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że następujące państwa złożyły swoje dokumenty przyjęcia lub przystąpienia do konwencji w niżej podanych datach:

| | | |
|--|-------------------|----------|
| Panama | dnia 13 maja | 1966 r., |
| Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich | dnia 4 lipca | 1966 r., |
| Tunezja | dnia 23 sierpnia | 1966 r., |
| Trynidad i Tobago | dnia 24 sierpnia | 1966 r., |
| Stany Zjednoczone Ameryki | dnia 17 listopada | 1966 r., |
| Francja | dnia 30 listopada | 1966 r., |
| Republika Południowej Afryki | dnia 14 grudnia | 1966 r., |
| Republika Malgaska | dnia 16 stycznia | 1967 r., |
| Peru | dnia 18 stycznia | 1967 r., |
| Somalia | dnia 30 marca | 1967 r., |
| Liberia | dnia 8 maja | 1967 r., |
| Dania | dnia 28 czerwca | 1967 r., |
| Izrael | dnia 5 lipca | 1967 r., |
| Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii | dnia 11 lipca | 1967 r., |
| Holandia, Surinam i Antyle Holenderskie | dnia 21 lipca | 1967 r., |
| Szwecja | dnia 28 lipca | 1967 r., |
| Mauretania | dnia 4 grudnia | 1967 r., |
| Maroko | dnia 19 stycznia | 1968 r., |
| Malediwy | dnia 29 stycznia | 1968 r., |
| Norwegia | dnia 18 marca | 1968 r., |
| Włochy | dnia 19 kwietnia | 1968 r., |
| Indie | dnia 19 kwietnia | 1968 r., |
| Szwajcaria | dnia 23 kwietnia | 1968 r., |
| Japonia | dnia 15 maja | 1968 r., |
| Finlandia | dnia 15 maja | 1968 r., |
| Demokratyczna Republika Konga | dnia 20 maja | 1968 r., |
| Grecja | dnia 12 czerwca | 1968 r., |
| Hiszpania | dnia 1 lipca | 1968 r., |

| | | |
|--|----------------------|----------|
| Australia | dnia 29 lipca | 1968 r., |
| Turcja | dnia 5 sierpnia | 1968 r., |
| Irlandia | dnia 28 sierpnia | 1968 r., |
| Kuwejt | dnia 28 sierpnia | 1968 r., |
| Ghana | dnia 25 września | 1968 r., |
| Jugosławia | dnia 25 października | 1968 r., |
| Nigeria | dnia 14 listopada | 1968 r., |
| Pakistan | dnia 5 grudnia | 1968 r., |
| Zjednoczona Republika Arabska | dnia 6 grudnia | 1968 r., |
| Bułgaria | dnia 30 grudnia | 1968 r., |
| Belgia | dnia 22 stycznia | 1969 r., |
| Kuba | dnia 6 lutego | 1969 r., |
| Filipiny | dnia 4 marca | 1969 r., |
| Niemiecka Republika Federalna | dnia 9 kwietnia | 1969 r., |
| Cypr | dnia 5 maja | 1969 r., |
| Ludowa Republika Jemenu Południowego | dnia 20 maja | 1969 r. |

Konwencja ta weszła w życie w stosunku do: Panamy, Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, Tunezji, Trynidadu i Tobago, Stanów Zjednoczonych Ameryki, Francji, Republiki Południowej Afryki, Republiki Malgaskiej, Peru, Somalii, Liberii, Danii, Izraela, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, Holandii, Surinamu i Antyli Holenderskich, Szwecji, Mauretanii, Maroka, Malediów, Norwegii, Włoch, Indii i Szwajcarii — dnia 21 lipca 1968 r., Japonii i Finlandii — dnia 15 sierpnia 1968 r., Demokratycznej Republiki Konga — dnia 20 sierpnia 1968 r., Grecji — dnia 12 września 1968 r., Hiszpanii — dnia 1 października 1968 r., Australii — dnia 29 października 1968 r., Turcji — dnia 5 listopada 1968 r., Irlandii i Kuwejtu — dnia 28 listopada 1968 r., Ghany — dnia 25 grudnia 1968 r., Jugosławii — dnia 25 stycznia 1969 r., Nigerii — dnia 14 lutego 1969 r., Pakistanu — dnia 5 marca 1969 r., Zjednoczonej Republiki Arabskiej — dnia 6 marca 1969 r., Bułgarii — dnia 30 marca 1969 r., Belgii — dnia 22 kwietnia 1969 r., Kuby — dnia 6 maja 1969 r., Filipin — dnia 4 czerwca 1969 r., Niemieckiej Republiki Federalnej — dnia 9 lipca 1969 r., Cypru — dnia 5 sierpnia 1969 r. i Republiki Jemenu Południowego — dnia 20 sierpnia 1969 r.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. Z. Wolniak

282

Przekład.

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O LINIACH ŁADUNKOWYCH

1966

Umawiające się Rządy,

pragnąc ustalić jednolite zasady i przepisy co do granic, do których statki odbywające podróże międzynarodowe mogą być załadowane ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa życia i mienia na morzu;

zważywszy, że cel ten najlepiej osiągnąć można przez zawarcie konwencji;

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1.

Ogólne zobowiązania wynikające z konwencji.

(1) Umawiające się Rządy zobowiązują się stosować postanowienia niniejszej konwencji i jej załączników będących integralną częścią niniejszej konwencji. Wszelkie powoływanie się na niniejszą konwencję stanowi równocześnie powołanie się na załączniki.

(2) Umawiające się Rządy zobowiązują się podjąć wszelkie środki, jakie mogą być konieczne, dla zapewnienia realizacji postanowień niniejszej konwencji.

Artykuł 2.

Określenia.

W niniejszej konwencji, jeśli wyraźnie nie postanowiono inaczej, stosuje się następujące określenia:

- (1) „Prawidła” oznaczają prawidła zawarte w załącznikach do niniejszej konwencji.
- (2) „Władza Administracyjna” oznacza Rząd Państwa, którego banderę statek podnosi.
- (3) „Zatwierdzony” oznacza zatwierdzony przez Władzę Administracyjną.
- (4) „Podróż międzynarodowa” oznacza podróż morską z kraju, do którego ma zastosowanie niniejsza konwencja, do portu położonego poza tym krajem lub odwrotnie. Pod tym względem każde terytorium, za którego stosunki międzynarodowe odpowiedzialny jest umawiający się Rząd lub dla którego Narody Zjednoczone są Władzą Administracyjną, traktowane jest jako oddzielny kraj.
- (5) „Statek rybacki” oznacza statek używany do połowu ryb, wielorybów, fok, morsów lub innych żywych zasobów morza.
- (6) „Nowy statek” oznacza statek, którego stępka położona została lub który znalazł się w podobnym stadium budowy w dniu lub też po dniu wejścia w życie niniejszej konwencji dla każdego umawiającego się Rządu.
- (7) „Statek istniejący” oznacza statek, który nie jest statkiem nowym.
- (8) „Długość” oznacza 96 procent całkowitej długości wodnicy znajdującej się ponad stępką w odległości równej 85 procent najmniejszej wysokości bocznej, mierzonej od górnej krawędzi stępki, lub długość mierzoną od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego na tej wodnicy, jeśli długość ta jest większa. Na statkach z przegłębieniem konstrukcyjnym tę długość mierzy się na wodnicy równoległej do wodnicy konstrukcyjnej.

Artykuł 3.

Postanowienia ogólne.

(1) Statek, do którego niniejsza konwencja ma zastosowanie, nie może wyjść na morze w podróż międzynarodową po dacie wejścia w życie niniejszej konwencji zanim nie zostanie zbadany, oznakowany i zaopatrzony w międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) lub odpowiednio w międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji.

(2) Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie stoi na przeszkodzie w wyznaczeniu przez Władzę Administracyjną większej wolnej burty niż minimalna wolna burta określona zgodnie z załącznikiem I.

Artykuł 4.

Zastosowanie.

- (1) Niniejsza konwencja ma zastosowanie do:
 - (a) statków zarejestrowanych w krajach, których Rządy są umawiającymi się Rządami,
 - (b) statków zarejestrowanych na terytoriach, które obejmuje niniejsza konwencja w myśl artykułu 32,
 - (c) nie zarejestrowanych statków podnoszących banderę Państwa, którego Rząd jest umawiającym się Rządem.
- (2) Niniejsza konwencja ma zastosowanie do statków odbywających podróże międzynarodowe.
- (3) Prawidła zawarte w załączniku I znajdują w szczególności zastosowanie do nowych statków.
- (4) Statki istniejące, które nie całkowicie odpowiadają wymaganiom prawideł zawartych w załączniku I lub jakiegokolwiek ich części, powinny przynajmniej odpowiadać wymaganiom mniej rygorystycznym, jakie Władza Administracyjna stosowała do statków odbywających podróże międzynarodowe przed wejściem w życie niniejszej konwencji; w żadnym przypadku nie należy od takich statków wymagać zwiększenia wolnej burty. Statki istniejące mogą skorzystać ze zmniejszenia wolnej burty w stosunku do wyznaczonej poprzednio, jeżeli odpowiadają wszystkim wymaganiom niniejszej konwencji.
- (5) Prawidła zawarte w załączniku II mają zastosowanie do nowych oraz istniejących statków, do których odnosi się niniejsza konwencja.

Artykuł 5.

Wyjątki.

- (1) Niniejsza konwencja nie ma zastosowania do:
 - (a) okrętów wojennych,
 - (b) nowych statków o długości mniejszej niż 24 m (79 stóp),
 - (c) statków istniejących o pojemności brutto mniejszej niż 150 ton rejestrowych,
 - (d) jachtów spacerowych nie uprawiających handlu,
 - (e) statków rybackich.
- (2) Niniejsza konwencja nie ma zastosowania do statków uprawiających żeglugę wyłącznie na:

- (a) Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej oraz na rzece Św. Wawrzyńca na obszarach ograniczonych od wschodu linią prostą łączącą przylądek des Rosiers z West Point na wyspie Anticosti i południkiem 63° długości zachodniej na północ od wyspy Anticosti;
- (b) Morzu Kaspijskim;
- (c) rzekach La Plata, Parana i Urugwaj na zachód od linii prostej łączącej Punta Norte w Argentynie i Punta del Este w Urugwaju.

Artykuł 6.

Zwolnienia.

(1) Statki odbywające podróże międzynarodowe pomiędzy sąsiadującymi portami dwu lub więcej Państw mogą być wyłączone przez Władzę Administracyjną spod postanowień niniejszej konwencji tak długo, jak długo odbywają one takie podróże, i pod warunkiem, że Rządy Państw, w których położone są te porty, uważają, że osłonięty charakter akwenu lub warunki podróży nie dają podstawy lub nie pozwalają na zastosowanie postanowień niniejszej konwencji do statków odbywających takie podróże.

(2) Władza Administracyjna może wyłączyć każdy statek o elementach konstrukcyjnych dotychczas nie spotykanych spod jakiegokolwiek z postanowień tej konwencji, którego zastosowanie mogłoby poważnie zahamować badania mające na celu rozwój takich elementów i ich stosowanie na statkach odbywających podróże międzynarodowe. Każdy taki statek powinien jednak spełniać wymagania bezpieczeństwa, które według oceny danej Władzy Administracyjnej wystarczają dla służby, do której jest przeznaczony, i zapewniając ogólne bezpieczeństwo statku są do przyjęcia przez Rządy Państw, do których portów statek się udaje.

(3) Władza Administracyjna, która na podstawie ustępów (1) i (2) niniejszego artykułu zezwala na jakiegokolwiek wyłączenie, powinna zawiadomić Międzyrządową Morską Organizację Doradczą (zwaną dalej Organizacją) o szczegółach wyłączenia i jego przyczynach, o czym z kolei Organizacja powiadomi umawiające się Rządy.

(4) Statek, który normalnie nie odbywa podróży międzynarodowych, lecz wskutek wyjątkowych okoliczności ma podjąć jednorazową podróż międzynarodową, może być zwolniony przez Władzę Administracyjną od jakiegokolwiek z wymagań niniejszej konwencji pod warunkiem, że odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa, które według oceny Władzy Administracyjnej są wystarczające dla podróży, którą statek ma podjąć.

Artykuł 7.

Siła wyższa.

(1) Statek, który w chwili wyruszenia w jakąkolwiek podróż nie podlega postanowieniom niniejszej konwencji, nie będzie również im podlegał w razie jakiegokolwiek zboczenia z zamierzonej trasy podróży, jeżeli zboczenie to nastąpiło wskutek niepogody lub z jakiegokolwiek przyczyn o charakterze siły wyższej.

(2) Przy stosowaniu postanowień niniejszej konwencji umawiające się Rządy powinny w sposób właściwy rozważyć każde zboczenie z trasy lub opóźnienie statku pod wpływem niepogody lub spowodowane jakąkolwiek inną przyczyną o charakterze siły wyższej.

Artykuł 8.

Środki zastępcze.

(1) Władza Administracyjna może zezwolić na zastosowanie jakiegokolwiek wyposażenia, materiału, urządzenia

lub przyrządu na statku lub też może zastosować w stosunku do statku wymagania inne niż określone niniejszą konwencją, jeśli nabierze przekonania na podstawie prób lub też w inny sposób, że to wyposażenie, materiał, urządzenie lub przyrząd albo wymaganie jest co najmniej tak samo skuteczne, jak określone niniejszą konwencją.

(2) Władza Administracyjna, która zezwoli na zastosowanie wyposażenia, materiału, urządzeń lub przyrządów czy też wymagań innych niż określone niniejszą konwencją, przekaże Organizacji szczegółowy opis wraz ze sprawozdaniem z dokonanych prób w celu rozpowszechnienia pomiędzy umawiającymi się Rządami.

Artykuł 9.

Zatwierdzanie dla celów doświadczalnych.

(1) Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie stoi na przeszkodzie Władzy Administracyjnej w zatwierdzeniu postanowień specjalnych dla celów doświadczalnych w stosunku do statku, do którego stosuje się niniejszą konwencją.

(2) Władza Administracyjna, która zatwierdzi tego rodzaju postanowienie, powiadomi o szczegółach Organizację w celu ich rozpowszechnienia pomiędzy umawiającymi się Rządami.

Artykuł 10.

Naprawy, zmiany i przeróbki.

(1) Statek, na którym dokonano napraw, zmian i przeróbek oraz z tym związanych zmian wyposażenia, powinien w dalszym ciągu odpowiadać co najmniej wymaganiom poprzednio do niego stosowanym. W takim przypadku statek istniejący powinien z zasady odpowiadać wymaganiom dla statku nowego nie w mniejszym stopniu niż odpowiadał im poprzednio.

(2) Naprawy, zmiany i przeróbki o poważniejszym charakterze oraz wynikające z tego zmiany wyposażenia powinny odpowiadać wymaganiom stawianym statkowi nowemu w takim stopniu, w jakim Władza Administracyjna uzna to za rozsądne i wykonalne.

Artykuł 11.

Strefy i obszary.

(1) Statek, do którego ma zastosowanie niniejsza konwencja, powinien odpowiadać wymaganiom mającym zastosowanie do niego w strefach i na obszarach określonych w załączniku II.

(2) Port leżący na linii granicznej pomiędzy dwiema strefami lub obszarami uważa się za leżący w obrębie strefy lub obszaru, skąd statek przybywa lub dokąd się udaje.

Artykuł 12.

Zanurzenie.

(1) Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ustępach (2) i (3) niniejszego artykułu, właściwe linie ładunkowe na burtach statku odpowiadające porze roku oraz strefie lub obszarowi, w których statek może się znajdować, nie powinny się zanurzać w wodzie przez cały czas podróży od wyjścia na morze do przybycia do portu.

(2) Jeżeli statek pływa w wodzie słodkiej o gęstości równej jedności, właściwa linia ładunkowa może być zanurzona na głębokość odpowiadającą wielkości poprawki na wodę słodką określonej w międzynarodowym świadectwie wolnej burty (1966). Gdy gęstość wody nie jest równa jed-

ności, poprawka powinna być proporcjonalna do różnicy pomiędzy 1,025 a rzeczywistą gęstością.

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

Artykuł 13.

Przeglądy, inspekcje i oznakowanie.

Przeglądy, inspekcje i oznakowanie statków w zakresie dotyczącym zastosowania postanowień niniejszej konwencji oraz udzielania zwolnień od nich przeprowadzają urzędnicy Władzy Administracyjnej. Władza Administracyjna może jednak powierzyć przeglądy, inspekcje i oznakowanie statków inspektorom w tym celu mianowanym albo uznanym przez nią instytucjom. W każdym przypadku właściwa Władza Administracyjna całkowicie odpowiada za wszechstronność i skuteczność przeglądów, inspekcji i oznakowania statków.

Artykuł 14.

Początkowe i okresowe przeglądy i inspekcje.

(1) Statek poddaje się niżej wymienionym przeglądom i inspekcjom:

- (a) Przegląd przed oddaniem statku do eksploatacji, który obejmuje pełną inspekcję jego konstrukcji i wyposażenia w takim zakresie, w jakim statek podlega niniejszej konwencji. Przegląd ten pozwala na upewnienie się, że urządzenia, materiały i wymiary elementów konstrukcyjnych całkowicie odpowiadają wymaganiom niniejszej konwencji.
 - (b) Okresowy przegląd w odstępach określonych przez Władzę Administracyjną, lecz nie przekraczających lat pięciu, który pozwala na upewnienie się, że konstrukcja, wyposażenie, urządzenia, materiały i wymiary elementów konstrukcyjnych całkowicie odpowiadają wymaganiom niniejszej konwencji.
 - (c) Okresowa inspekcja w odstępach rocznych od daty wydania świadectwa z możliwością odchylenia o trzy miesiące w obie strony w celu upewnienia się, że w kadłubie lub nadbudówkach nie zostały dokonane zmiany, które mogłyby wpłynąć na obliczenia określające położenie linii ładunkowych, oraz w celu upewnienia się, że zostało zachowane we właściwym stanie następujące wyposażenie i urządzenia:
 - (i) zabezpieczenia otworów;
 - (ii) bariery;
 - (iii) furty odwadniające oraz
 - (iv) drogi dostępu do pomieszczeń załogi.
- (2) Okresowe inspekcje, o których mowa w punkcie (c) ustępu (1) niniejszego artykułu, odnotowuje się na międzynarodowym świadectwie wolnej burty (1966) lub na międzynarodowym świadectwie zwolnienia od wymagań wolnej burty, wydanym statkowi zwolnionemu na podstawie ustępu (2) artykułu 6 niniejszej konwencji.

Artykuł 15.

Zachowanie stanu po przeglądzie.

Po dokonaniu jakiegokolwiek przeglądu statku zgodnie z artykułem 14 nie wolno bez zgody Władzy Administracyjnej czynić żadnych zmian w konstrukcji, wyposażeniu, urządzeniach, materiałach i wymiarach elementów konstrukcyjnych objętych przeglądem.

Artykuł 16.

Wydawanie świadectw.

(1) Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) będzie wydane każdemu statkowi, który został poddany przeglądowi i został oznakowany zgodnie z niniejszą konwencją.

(2) Międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty będzie wydane każdemu statkowi, któremu przyznano zwolnienie na podstawie ustępu (2) lub (4) artykułu 6.

(3) Świadectwa takie wydaje Władza Administracyjna lub też osoba albo organizacja właściwie przez nią upoważniona. W każdym przypadku Władza Administracyjna bierze pełną odpowiedzialność za świadectwo.

(4) Bez względu na jakiegokolwiek inne postanowienie niniejszej konwencji każde międzynarodowe świadectwo wolnej burty pozostające w mocy w chwili wejścia w życie niniejszej konwencji w odniesieniu do Rządu Państwa, którego banderę statek podnosi, zachowuje moc na okres dwu lat albo do chwili jego wygaśnięcia, jeśli nastąpi ono wcześniej. Po upływie tego okresu należy wymagać międzynarodowego świadectwa wolnej burty (1966).

Artykuł 17.

Wydanie świadectwa przez inny Rząd.

(1) Umawiający się Rząd może na prośbę innego umawiającego się Rządu spowodować przegląd statku i po upewnieniu się, że postanowienia niniejszej konwencji są spełnione, wydaje lub upoważnia do wydania statkowi międzynarodowego świadectwa wolnej burty (1966) zgodnie z niniejszą konwencją.

(2) Kopię świadectwa, kopię sprawozdania z przeglądu sporządzonego dla obliczenia wolnej burty oraz kopię obliczeń należy przekazać możliwie jak najszybciej Rządowi występującemu o wydanie świadectwa.

(3) Świadectwo wydane w ten sposób powinno zawierać stwierdzenie, że wydano je na wniosek Rządu Państwa, którego banderę statek podnosi lub podniesie. Ma ono tę samą moc i jest uznawane na równi ze świadectwem wydanym na podstawie artykułu 16.

(4) Międzynarodowego świadectwa wolnej burty (1966) nie należy wydawać statkowi pływającemu pod banderą Państwa, którego Rząd nie jest umawiającym się Rządem.

Artykuł 18.

Forma świadectw.

(1) Świadectwa sporządza się w języku urzędowym lub w językach urzędowych kraju, który je wystawia. Jeżeli językiem tym nie jest angielski ani francuski, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

(2) Forma świadectw powinna odpowiadać wzorom podanym w załączniku III. Układ drukowanej części każdego wzoru świadectwa ma być dokładnie powtórzony w każdym wydawanym świadectwie i w każdej uwierzytelnionej jego kopii.

Artykuł 19.

Okres ważności świadectwa.

(1) Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) wydaje się na okres ustalony przez Władzę Administracyjną. Okres ten nie może być dłuższy niż pięć lat od daty wydania.

(2) Jeśli po okresowym przeglądzie, o którym mowa w ustępie (1) (b) artykułu 14, nowe świadectwo nie może być wydane statkowi przed wygaśnięciem ważności świadectwa pierwotnie wydanego, osoba lub organizacja przeprowadzająca przegląd może przedłużyć ważność pierwotnie wydanego świadectwa na okres nie przekraczający pięciu miesięcy. Przedłużenie to wpisuje się na świadectwie i może być udzielone tylko wtedy, gdy nie poczyniono żadnych zmian w konstrukcji, wyposażeniu, urządzeniach, materiałach lub wymiarach elementów konstrukcyjnych, które mogą mieć wpływ na wolną burtę statku.

(3) Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) będzie unieważnione przez Władzę Administracyjną, jeżeli zaistnieje jedna z następujących okoliczności:

- (a) nastąpią istotne zmiany w kadłubie lub nadbudówkach statku, które powodowałyby konieczność wyznaczenia zwiększonej wolnej burty;
- (b) wyposażenie i urządzenia wymienione w punkcie (c) ustępu (1) artykułu 14 nie są utrzymane w należyłym stanie;
- (c) na świadectwie nie dokonano wpisu, że statek poddano inspekcji przewidzianej w punkcie (c) ustępu (1) artykułu 14;
- (d) wytrzymałość konstrukcji statku uległa obniżeniu do takiego stopnia, że statek przestał być bezpieczny.

(4) (a) Okres ważności międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty wydanego przez Władzę Administracyjną statkowi zwolnionemu na podstawie ustępu (2) artykułu 6 nie może trwać dłużej niż 5 lat od daty wydania. Świadectwo takie podlega odnowieniu, wpisom okresowych inspekcji i unieważnieniu, podobnie jak przewidziano w niniejszym artykule dla międzynarodowego świadectwa wolnej burty (1966).

(b) Okres ważności międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty wydanego przez Władzę Administracyjną statkowi zwolnionemu na podstawie ustępu (4) artykułu 6 winien być ograniczony do jednej podróży, dla której świadectwo to wydano.

(5) Świadectwo wydane statkowi przez Władzę Administracyjną traci swą ważność po przejściu tego statku pod banderę innego Państwa.

Artykuł 20.

Uznawanie świadectw.

Świadectwa wydane w imieniu umawiającego się Rządu zgodnie z niniejszą konwencją będą uznawane przez inne umawiające się Rządy i honorowane dla wszystkich celów objętych niniejszą konwencją na równi ze świadectwami wydanymi przez te Rządy.

Artykuł 21.

Kontrola.

(1) Statki posiadające świadectwa wydane na podstawie artykułu 16 lub 17 i znajdujące się w porcie innego umawiającego się Rządu podlegają kontroli urzędników należycie upoważnionych przez ten Rząd. Umawiające się Rządy powinny zapewnić, żeby kontrola taka odbywała się w sposób rozsądny i możliwy do przeprowadzenia w celu sprawdzenia, czy na statku znajduje się ważne świadectwo wydane na podstawie niniejszej konwencji. Jeżeli na statku znajduje się ważne międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966), kontrola ta ogranicza się do sprawdzenia, czy:

- (a) statek nie jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie,

- (b) położenie linii ładunkowej statku odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie,

- (c) na statku nie dokonano zmian w zakresie określonym w punktach (a) i (b) ustępu (3) artykułu 19 tak istotnych, że statek jest w sposób oczywisty niezdatny do wyjścia na morze bez narażenia życia ludzkiego na niebezpieczeństwo.

Jeżeli na statku znajduje się ważne międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty, kontrola ta ogranicza się do sprawdzenia, czy wszystkie warunki określone w tym świadectwie są spełnione.

(2) Jeżeli kontrolę tę wykonuje się na podstawie punktu (c) ustępu (1) niniejszego artykułu, to jej zakres ogranicza się do upewnienia się, że statek nie wyjdzie na morze zanim nie będzie mógł tego uczynić bez narażenia pasażerów i załogi na niebezpieczeństwo.

(3) W przypadku gdy kontrola przewidziana w niniejszym artykule daje powód do interwencji jakiegokolwiek rodzaju, urzędnik przeprowadzający kontrolę zawiadomi natychmiast na piśmie konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego Państwa, którego banderę statek podnosi, o tej decyzji i o wszystkich okolicznościach, z powodu których interwencję uważa się za konieczną.

Artykuł 22.

Przywileje.

Nie można domagać się przywilejów wynikających z niniejszej konwencji na korzyść jakiegokolwiek statku, jeżeli nie posiada on ważnego świadectwa wydanego na podstawie konwencji.

Artykuł 23.

Wypadki.

(1) Każda Władza Administracyjna podejmie się przeprowadzić dochodzenie w sprawie każdego wypadku, jaki wydarzy się statkowi, za który jest odpowiedzialna i który podlega postanowieniom niniejszej konwencji, jeżeli uzna, że takie dochodzenie może pomóc w określeniu zmian, jakie mogłyby być w niniejszej konwencji pożądane.

(2) Każdy z umawiających się Rządów podejmie się dostarczyć Organizacji stosownych informacji dotyczących wyników takich dochodzeń. Żadne sprawozdania ani zalecenia Organizacji oparte na takiej informacji nie będą ujawniać nazwy lub przynależności państwowej statków, których dotyczy, lub też w żadnym stopniu nie będą ustalać lub przypisywać odpowiedzialności jakiegokolwiek statkowi lub osobie.

Artykuł 24.

Poprzednie umowy i konwencje.

(1) Wszystkie inne umowy, konwencje i porozumienia między Rządami będącymi stronami niniejszej konwencji dotyczące linii ładunkowych i pozostające obecnie w mocy zachowują w pełni i całkowicie ważność w okresie ich obowiązywania w stosunku do:

- (a) statków, do których niniejsza konwencja nie ma zastosowania, oraz
- (b) statków, do których niniejsza konwencja ma zastosowanie, w odniesieniu do spraw nie objętych wyrażnie jej przepisami.

(2) Jednak w zakresie, w którym takie umowy, konwencje lub porozumienia pozostają w sprzeczności z postanowieniami niniejszej konwencji, postanowienia niniejszej konwencji będą decydujące.

Artykuł 25.

Przepisy szczególne wynikające z porozumień.

Jeżeli zgodnie z niniejszą konwencją i w wyniku porozumień zawartych między wszystkimi lub niektórymi z umawiających się Rządów wydane zostaną specjalne przepisy, to przepisy takie zostaną podane do wiadomości Organizacji w celu ich rozpowszechnienia wśród wszystkich umawiających się Rządów.

Artykuł 26.

Przekazywanie informacji.

- (1) Umawiające się Rządy zobowiązują się do zawiadomienia Organizacji oraz złożenia u niej:
- dostatecznej liczby wzorów świadectw wydawanych w myśl postanowień niniejszej konwencji, w celu rozesłania umawiającym się Rządów;
 - tekstów ustaw, dekretów, rozporządzeń, przepisów oraz innych dokumentów, jakie zostaną wydane we wszelkich sprawach wchodzących w zakres niniejszej konwencji; oraz
 - listy nierządowych organów upoważnionych do działania z ramienia Rządu w zakresie linii ładunkowych, w celu rozesłania umawiającym się Rządów.
- (2) Każdy z umawiających się Rządów zobowiązuje się udostępnić ustalone przez siebie normy wytrzymałościowe każdemu innemu umawiającemu się Rządowi na jego prośbę.

Artykuł 27.

Podpisanie, przyjęcie i przystąpienie.

(1) Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisu w ciągu trzech miesięcy począwszy od dnia 5 kwietnia 1966 r., a następnie będzie otwarta do przystąpienia. Rządy państw członków Organizacji Narodów Zjednoczonych, członków agencji wyspecjalizowanych, Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej lub stron Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości mogą stać się stronami konwencji przez:

- podpisanie bez zastrzeżenia co do przyjęcia;
- podpisanie z zastrzeżeniem co do przyjęcia i późniejsze przyjęcie;
- przystąpienie.

(2) Przyjęcie lub przystąpienie powinno nastąpić przez złożenie Organizacji dokumentów stwierdzających przyjęcie lub przystąpienie, Organizacja zaś poinformuje wszystkie Rządy, które podpisały konwencję lub przystąpiły do niej, o każdym nowym przyjęciu lub przystąpieniu oraz o dacie ich złożenia.

Artykuł 28.

Wejście w życie.

(1) Niniejsza konwencja wejdzie w życie w dwanaście miesięcy po terminie, w którym podpiszą ją bez zastrzeżenia przyjęcia lub złożą dokumenty stwierdzające przyjęcie lub przystąpienie zgodnie z artykułem 27 Rządy nie mniej niż piętnastu Państw, w tym siedem, z których każde posiada flotę o tonażu nie mniejszym niż milion ton rejestrowych brutto. Organizacja powiadomi wszystkie Rządy, które podpisały lub przystąpiły do niniejszej konwencji, o dacie, w której konwencja wejdzie w życie.

(2) W stosunku do Rządów, które złożyły dokumenty stwierdzające przyjęcie lub przystąpienie do niniejszej konwencji w okresie dwunastu miesięcy wymienionym w ustę-

pie (1) niniejszego artykułu, przyjęcie lub przystąpienie nabiera mocy w chwili wejścia niniejszej konwencji w życie lub w trzy miesiące po dacie złożenia dokumentów stwierdzających przyjęcie lub przystąpienie, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

(3) W stosunku do Rządów, które złożyły dokumenty stwierdzające przyjęcie lub przystąpienie po dacie wejścia w życie konwencji, konwencja nabierze mocy w trzy miesiące po dniu złożenia takich dokumentów.

(4) Po dniu, w którym dopełniono wszelkich warunków wymaganych do wprowadzenia w życie poprawki do niniejszej konwencji, lub po dniu uznania wszelkich koniecznych akceptacji jako zgodnych z punktem (b) ustępu (2) artykułu 29 w przypadku jednomyślnie zaakceptowanej poprawki, każdy złożony dokument stwierdzający przyjęcie lub przystąpienie należy uznać za dokument odnoszący się do konwencji wraz z poprawkami.

Artykuł 29.

Poprawki.

(1) Niniejsza konwencja może być zmieniona na wniosek umawiającego się Rządu zgodnie z procedurą określoną w jednym z ustępów tego artykułu.

(2) Poprawka zaakceptowana na podstawie jednomyślnej zgody:

(a) Na wniosek umawiającego się Rządu Organizacja poda zaproponowaną poprawkę do niniejszej konwencji do wiadomości wszystkim umawiającym się Rządów w celu rozpatrzenia możliwości jednomyślnej akceptacji.

(b) Każda taka poprawka wejdzie w życie w dwanaście miesięcy po dniu wyrażenia akceptacji przez wszystkie umawiające się Rządy, chyba że uzgodniono wcześniejszy termin. Umawiający się Rząd, który nie zawiadomi Organizacji o swej akceptacji albo o odrzuceniu poprawki w okresie trzech lat od pierwszego zawiadomienia o niej, będzie uznany za akceptujący tę poprawkę.

(c) Każda proponowana poprawka będzie uznana za nie przyjętą, jeśli nie zostanie zaakceptowana na podstawie punktu (b) niniejszego ustępu w okresie trzech lat po podaniu jej przez Organizację po raz pierwszy do wiadomości wszystkich umawiających się Rządów.

(3) Poprawka zaakceptowana po rozpatrzeniu przez Organizację:

(a) Na wniosek umawiającego się Rządu Organizacja rozpatrzy każdą zaproponowaną przezeń poprawkę do niniejszej konwencji. Jeśli poprawka zostanie zaakceptowana większością złożoną z dwóch trzecich obecnych i głosujących w Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego Organizacji, to poprawkę tę podaje się do wiadomości wszystkim członkom Organizacji i wszystkim umawiającym się Rządów przynajmniej sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem przez Zgromadzenie Organizacji.

(b) Jeżeli zostanie ona przyjęta przez większość złożoną z dwóch trzecich obecnych i głosujących na Zgromadzeniu, to poprawkę tę Organizacja zakomunikuje wszystkim umawiającym się Rządów w celu uzyskania akceptacji.

(c) Poprawka taka wchodzi w życie w dwanaście miesięcy po dniu, w którym dwie trzecie umawiających się Rządów zaakceptuje ją. Poprawka wchodzi w życie w odniesieniu do wszystkich umawiających się Rządów, z wyjątkiem tych, które przed wejściem jej w życie złożyły oświadczenie, że jej nie akceptują.

(d) Zgromadzenie może większością dwóch trzecich członków obecnych i głosujących, włączając w to dwie trzecie Rządów reprezentowanych w Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego a obecnych i głosujących na Zgromadzeniu,

w czasie uchwalania poprawki zaproponować ustalenie, że poprawka ta ma znaczenie tak ważne, iż każdy z umawiających się Rządów, który złożył oświadczenie na podstawie punktu (c) i który nie akceptuje poprawki w okresie dwunastu miesięcy po jej wejściu w życie, przestanie być stroną niniejszej konwencji po upływie tego okresu. Ustalenie to podlega uprzedniej akceptacji dwu trzecich umawiających się Rządów stron niniejszej konwencji.

(e) Postanowienia niniejszego ustępu nie stoją na przeszkodzie, aby umawiający się Rząd, który w sprawie poprawki do niniejszej konwencji najpierw przyjął procedurę przewidzianą w tym ustępie, zastosował w dowolnym momencie każdą inną procedurę, jaka mu się wyda pożądana, przy zastosowaniu ustępu (2) lub ustępu (4) niniejszego artykułu.

(4) Poprawka zaakceptowana przez konferencję:

(a) Na wniosek umawiającego się Rządu, poparty przynajmniej przez jedną trzecią umawiających się Rządów, Organizacja zwoła konferencję Rządów dla rozpatrzenia poprawek do niniejszej konwencji.

(b) Każdą poprawkę przyjętą przez taką konferencję większością dwóch trzecich obecnych i głosujących umawiających się Rządów Organizacja zakomunikuje wszystkim umawiającym się Rządom w celu akceptacji.

(c) Poprawka taka wchodzi w życie w dwanaście miesięcy po dniu, w którym zostanie zaakceptowana przez dwie trzecie umawiających się Rządów. Poprawka wchodzi w życie w odniesieniu do wszystkich umawiających się Rządów, z wyjątkiem tych, które przed dniem wejścia jej w życie złożyły oświadczenie, że jej nie akceptują.

(d) Konferencja zwołana w myśl punktu (a) może określić w czasie akceptacji poprawki większością dwóch trzecich obecnych i głosujących, że ma ona tak ważne znaczenie, iż każdy umawiający się Rząd, który złoży oświadczenie na podstawie punktu (c) i który jej nie zaakceptuje w okresie dwunastu miesięcy po wejściu jej w życie, przestanie być stroną niniejszej konwencji po upływie tego okresu.

(5) Każda poprawka do niniejszej konwencji dokonana na podstawie niniejszego artykułu, a dotycząca konstrukcji statku, odnosi się tylko do tych statków, których stępka została położona lub które znalazły się w podobnym stadium budowy w dniu lub po dniu wejścia tej poprawki w życie.

(6) Organizacja powiadomi wszystkie umawiające się Rządy o każdej poprawce, która wchodzi w życie na podstawie niniejszego artykułu, oraz o dacie, od której taka poprawka będzie obowiązywać.

(7) Każdą akceptację lub oświadczenie na podstawie niniejszego artykułu składa się Organizacji w formie pisemnej notyfikacji. Organizacja z kolei powiadomi wszystkie umawiające się Rządy o otrzymaniu akceptacji lub oświadczenia.

Artykuł 30.

Wypowiedzenie.

(1) Niniejsza konwencja może być wypowiedziana przez każdy z umawiających się Rządów w każdej chwili po upływie pięciu lat od daty wejścia jej w życie w stosunku do tego Rządu.

(2) Wypowiedzenie powinno nastąpić w formie pisemnej notyfikacji skierowanej do Organizacji, która powiadomi wszystkie inne umawiające się Rządy o otrzymaniu każdej takiej notyfikacji i o dacie jej otrzymania.

(3) Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie roku licząc od daty otrzymania go przez Organizację lub po upływie okresu określonego w notyfikacji, jeżeli jest on dłuższy od jednego roku.

Artykuł 31.

Zawieszenie.

(1) W wypadku działań wojennych lub też innych wyjątkowych okoliczności, naruszających życiowe interesy Państwa, którego Rząd jest umawiającym się Rządem, Rząd ten może zawiesić stosowanie całej lub też którejkolwiek części niniejszej konwencji. Rząd ten powinien natychmiast powiadomić Organizację o każdym takim zawieszeniu.

(2) Zawieszenie takie nie pozbawia innych umawiających się Rządów prawa kontroli przysługującego im w ramach niniejszej konwencji nad statkiem należącym do Rządu stosującego zawieszenie, gdy statki te znajdują się w ich portach.

(3) Rząd stosujący zawieszenie może je w każdej chwili odwołać i wówczas zawiadomia natychmiast Organizację o swej decyzji.

(4) Organizacja powiadomi wszystkie umawiające się Rządy o każdym zawieszeniu lub odwołaniu zawieszenia dokonanych na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 32.

Terytoria.

(1) (a) Organizacja Narodów Zjednoczonych, jeżeli jest odpowiedzialna za administrację na jakimś terytorium, lub którykolwiek z umawiających się Rządów odpowiedzialny za stosunki międzynarodowe jakiegoś terytorium powinny możliwie jak najszybciej przekonsultować z władzami danego terytorium rozciągnięcie niniejszej konwencji na jego obszar i mogą w każdym czasie oświadczyć Organizacji w formie pisemnej notyfikacji, że konwencję niniejszą rozciąga się na to terytorium.

(b) Niniejsza konwencja będzie rozciągać się na wymienione w notyfikacji terytorium z dniem jej otrzymania lub z dowolnym innym dniem wskazanym w notyfikacji.

(2) (a) Organizacja Narodów Zjednoczonych lub którykolwiek z umawiających się Rządów, który złożył oświadczenie na podstawie punktu (a) ustępu (1) niniejszego artykułu — może w dowolnym czasie, po upływie pięciu lat od daty rozciągnięcia konwencji w ten sposób na jakiegokolwiek terytorium, oświadczyć Organizacji w formie pisemnej notyfikacji, że niniejsza konwencja traci zastosowanie do terytorium wymienionego w notyfikacji.

(b) Niniejsza konwencja przestanie obowiązywać na terytorium wymienionym w takiej notyfikacji po upływie roku od daty otrzymania jej przez organizację lub po upływie dłuższego okresu czasu, określonego w tej notyfikacji.

(3) Organizacja powiadomi wszystkie umawiające się Rządy o rozciągnięciu niniejszej konwencji na każde terytorium zgodnie z ustępem (1) niniejszego artykułu, jak również i o ustaniu każdego takiego rozciągnięcia zgodnie z postanowieniami ustępu (2), podając w każdym przypadku datę, od której niniejsza konwencja zostanie zastosowana lub przestanie obowiązywać.

Artykuł 33.

Rejestracja.

(1) Niniejsza konwencja będzie przechowywana przez Organizację, a Sekretarz Generalny Organizacji przekaże uwierzytelnione jej odpisy wszystkim Rządom Sygnatariuszom oraz wszystkim Rządom, które przystąpią do niniejszej konwencji.

(2) Natychmiast po wejściu niniejszej konwencji w życie Organizacja zarejestruje ją zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 34.

Języki.

Niniejszą konwencję sporządzono w jednym egzemplarzu w języku angielskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne. Oficjalne przekłady na języki rosyjski oraz hiszpański będą sporządzone i przechowywane wraz z podpisanym oryginałem.

Na dowód powyższego niżej podpisani, właściwie w tym celu upoważnieni przez swe Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Londynie dnia piątego kwietnia 1966 r.

Za Rząd Republiki Argentynskiej:

z zastrzeżeniem przyjęcia
H. G. MARCO

Za Rząd Australii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
L. R. DOWNER
4 lipca 1966 r.

Za Rząd Królestwa Belgii:

z zastrzeżeniem przyjęcia i ratyfikacji
VAN DEN BOSCH
R. VANCRAEYNST

Za Rząd Stanów Zjednoczonych Brazylii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
GEORGE A. MACIEL

Za Rząd Ludowej Republiki Bułgarii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
P. DOINOV

Za Rząd Kanady:

z zastrzeżeniem ratyfikacji
R. R. MACGILLIVRAY

Za Rząd Republiki Chin:

z zastrzeżeniem przyjęcia
TSING-CHANG LIU

Za Rząd Królestwa Danii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
ANDERS BACHE
M. ROSELL

Za Rząd Niemieckiej Republiki Federalnej:

z zastrzeżeniem przyjęcia
KARL SCHUBERT

Za Rząd Republiki Francuskiej:

z zastrzeżeniem późniejszego przyjęcia
J. MORIN

Za Rząd Republiki Ghany:

z zastrzeżeniem przyjęcia
Y. K. QUARTEY

Za Rząd Królestwa Grecji:

z zastrzeżeniem przyjęcia
P. PAGONIS

Za Rząd Republiki Islandii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
HJALMAR R. BARDARSON

Za Rząd Republiki Indii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
NAGENDRA SINGH

Za Rząd Irlandii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
M. A. HAYES
R. RODGERS

Za Rząd Państwa Izrael:

z zastrzeżeniem przyjęcia
P. MUENCH
D. PERRY

Za Rząd Republiki Włoskiej:

z zastrzeżeniem przyjęcia
NUNZIO D'ANGELO

Za Rząd Republiki Wybrzeża Kości Słoniowej:

z zastrzeżeniem przyjęcia
S. AKF

Za Rząd Japonii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
ATSUSHI UYAMA
TERUTAKA AKUTAGAWA

Za Rząd Kuwejtu:

z zastrzeżeniem przyjęcia
A. R. HUSSAIN

Za Rząd Republiki Liberii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
J. D. LAWRENCE
FRANCIS DENNIS

Za Rząd Republiki Malgaskiej:

z zastrzeżeniem przyjęcia
JULES A. RAZAFIMBAHINY

Za Rząd Królestwa Holandii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
D. W. VAN LYNDEN
4 lipca 1966.

Za Rząd Nowej Zelandii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
T. L. MACDONALD
30 czerwca 1966.

Za Rząd Królestwa Norwegii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
ARNE SKAUG
1 lipca 1966.

Za Rząd Pakistanu:

z zastrzeżeniem przyjęcia
A. HILALY
4 maja 1966.

Za Rząd Republiki Panamy:

EUSEBIO A. MORALES
13 maja 1966.

Za Rząd Republiki Peru:

Ad referendum
R. PINTO T.

Za Rząd Republiki Filipin:

z zastrzeżeniem ratyfikacji lub przyjęcia
TIBURCIO C. BAJA
1 lipca 1966.

Za Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

z zastrzeżeniem przyjęcia
J. KROSKOWSKI

Za Rząd Republiki Korei:

z zastrzeżeniem przyjęcia
GEN. HONKON LEE

Za Rząd Republiki Południowej Afryki:

z zastrzeżeniem przyjęcia
R. KENNY
E. R. BARKER
F. J. CRONJE

Za Rząd Państwa Hiszpańskiego:

z zastrzeżeniem przyjęcia
SANTA CRUZ

Za Rząd Konfederacji Szwajcarskiej:

z zastrzeżeniem przyjęcia
B. DE FISCHER
11 maja 1966.

Za Rząd Trynidadu i Tobago:

z zastrzeżeniem przyjęcia
J. A. V. HARPER

Za Rząd Republiki Tunezji:

z zastrzeżeniem przyjęcia
A. BADRA
5 lipca 1966.

Za Rząd Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich:

z oświadczeniem dotyczącym artykułu 27(1)
M. SMIRNOWSKY
4 lipca 1966.

„Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich oświadcza, że artykuł 27 (1) Międzynarodowej Konwencji o liniach ładunkowych 1966 r., na podstawie którego Rządy niektórych państw są pozbawione możliwości przystąpienia do tej konwencji, ma charakter dyskryminacyjny i uważa, że zgodnie z zasadą suwerenności i równości państw uczestniczenie w konwencji powinno być dostępne dla wszystkich zainteresowanych narodów bez jakichkolwiek różnic lub ograniczeń.”

Za Rząd Zjednoczonej Republiki Arabskiej:

z zastrzeżeniem ratyfikacji i oświadczeniem:
„Rząd Zjednoczonej Republiki Arabskiej składa następujące zastrzeżenie: Niniejsza konwencja nie powinna w jakikolwiek sposób oddziaływać na przepisy ogłoszone przez Władzę Kanału Sueskiego. W przypadku jakiegokolwiek sprzeczności między nimi obowiązywać będą te ostatnie”.
F. RIZK

Za Rząd Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
GILMOUR JENKINS
BASIL EDWARD BELLAMY
R. W. BULLMORE

Za Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki:

z zastrzeżeniem przyjęcia
E. J. ROLAND
DAVID B. BANNERMAN Jr.

Za Rząd Republiki Wenezueli:

Ad referendum
MORITZ EIRIS VILLEGAS

Za Rząd Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii:

z zastrzeżeniem przyjęcia
BLAZEVIC

ZAŁĄCZNIK I

PRAWIDŁA DLA OKREŚLENIA LINII ŁADUNKOWYCH

Rozdział I.

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

W prawidłach zakłada się, że rodzaj oraz zasztatuowanie ładunku, balastu itp. są takie, że zapewniają statkowi wystarczającą stateczność i zapobiegają nadmiernym naprężeniom konstrukcji.

W prawidłach zakłada się także, że jeśli istnieją międzynarodowe wymagania odnoszące się do stateczności lub niezatapialności, to i te wymagania są przestrzegane.

Prawidło 1.

Wytrzymałość kadłuba.

Władza Administracyjna powinna nabrać przekonania o tym, że ogólna wytrzymałość konstrukcji kadłuba jest wystarczająca przy zanurzeniu odpowiadającym wyznaczonej wolnej burcie. Statki budowane i pozostające w zgodzie z wymaganiami towarzystw klasyfikacyjnych uznanych przez Władzę Administracyjną mogą być uważane za posiadające wystarczającą wytrzymałość.

Prawidło 2.

Zastosowanie.

(1) Statkom o napędzie mechanicznym lub lichtugom i barkom oraz innym statkom bez własnego napędu wyznacza się wolną burtę zgodnie z wymaganiami prawideł 1 do 40 zawartych w tym załączniku.

(2) Statkom przewożącym ładunek pokładowy drewna oprócz wolnej burty wymienionej w ustępie (1) tego artykułu można wyznaczyć drzewną wolną burtę zgodnie z postanowieniami prawideł 41 do 45 włącznie tego załącznika.

(3) Statkom żaglowym, zarówno wtedy, gdy żagle stanowią wyłączny napęd, jak wtedy, gdy stanowią napęd pomocniczy, oraz holownikom wyznacza się wolną burtę zgodnie z wymaganiami prawideł 1 do 40 tego załącznika włącznie. Władza Administracyjna może wymagać od nich wolnej burty większej od określonej w ten sposób.

(4) Statkom konstrukcji drewnianej lub mieszanej albo wykonanym z innych materiałów uznanych przez Władzę Administracyjną oraz statkom o cechach konstrukcyjnych takich, że zastosowanie postanowień tego załącznika jest nie usprawiedliwione lub niewykonalne, wyznacza się wolną burtę określoną przez Władzę Administracyjną.

(5) Prawidła 10 do 26 tego załącznika mają zastosowanie do każdego statku, któremu wyznaczono minimalną wolną burtę. Wymagania te można złagodzić w stosunku do statku, któremu wyznaczono większą niż minimalną wolną burtę pod warunkiem, że Władza Administracyjna nabierze przekonania, iż warunki bezpieczeństwa są zapewnione.

Prawidło 3.

Określenie terminów użytych w załącznikach.

(1) **Długość.** Długość (L) oznacza 96 procent całkowitej długości wodnicy znajdującej się ponad stępką w odległości równej 85 procent najmniejszej wysokości bocznej, mierzonej od górnej krawędzi stępki, lub długość mierzoną od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego

na tej wodnicy, jeśli długość ta jest większa. Na statkach z przegłębieniem konstrukcyjnym tę długość mierzy się na wodnicy równoległej do wodnicy konstrukcyjnej.

(2) **Piony.** Pion dziobowy i rufowy przyjmuje się w punktach końcowych długości (L) na dziobie i rufie. Pion dziobowy powinien przechodzić przez przecięcie się przedniej krawędzi dziobnicy z wodnicą, na której ta długość jest mierzona.

(3) **Śródokręcie.** Śródokręcie jest w połowie długości (L).

(4) **Szerokość.** Jeżeli nie postanowiono wyraźnie inaczej, szerokość (B) jest to maksymalna szerokość statku na śródokręciu mierzona na zewnętrznej krawędzi wręgu statku o poszyciu metalowym i na zewnętrznej powierzchni kadłuba statku o poszyciu z innych materiałów.

(5) Wysokość boczna, konstrukcyjna.

(a) Wysokość boczna, konstrukcyjna jest to pionowa odległość mierzona od górnej krawędzi stępki do górnej krawędzi pokładnika pokładu wolnej burty przy burcie. Na statkach drewnianych lub o konstrukcji mieszanej odległość tę mierzy się od dolnej krawędzi wpustu stępkowego. Jeśli dolna część poprzecznego przekroju statku na śródokręciu ma kształt wklęsły lub jeżeli zastosowano grube pasy przystępkowe, odległość tę mierzy się od punktu, w którym przedłużenie linii płaskiej części dna w kierunku osi statku przecina boki stępki.

(b) Na statku z zaokrąglonymi krawędziami pokładu wysokość konstrukcyjną należy mierzyć do punktu przecięcia konstrukcyjnej linii pokładu z poszyciem burtowym; linie te powinny być poprowadzone tak, jak gdyby krawędź pokładu była ostra.

(c) Gdy pokład wolnej burty ma uskok i wyższa część pokładu rozciąga się poza punkt, w którym należy mierzyć wysokość konstrukcyjną, to wysokość konstrukcyjną należy mierzyć do linii odniesienia, przeprowadzonej od dolnej części pokładu równoległe do wyższej części pokładu.

(6) Wysokość boczna dla wolnej burty (D).

(a) Wysokość boczna dla wolnej burty (D) jest to konstrukcyjna wysokość na śródokręciu z dodaniem grubości mocnicy pokładowej pokładu wolnej burty, jeśli taka istnieje,

je, oraz powiększona o wartość $\frac{T(L-S)}{L}$, jeżeli nie osłonięty pokład wolnej burty jest pokryty wykładziną, przy czym:

T — jest średnią grubością wykładziny nie osłoniętego pokładu poza otworami w nim,

S — jest całkowitą długością nadbudówek, określoną w punkcie (10) (d) tego prawidła.

(b) Wysokością boczną dla wolnej burty (D) na statku z zaokrągloną krawędzią pokładu, o promieniu zaokrąglenia większym niż 4 procent szerokości (B), lub na statku mającym część górną o niezwykłych kształtach jest wysokość boczna dla wolnej burty statku mającego owręże o pionowych burtach z tą samą wypukłością pokładu i powierzchnią przekroju poprzecznego górnej części równą takiej powierzchni owręża statku rzeczywistego.

(7) **Współczynnik pełnotliwości.** Współczynnik pełnotliwości kadłuba (C_b) określony jest wzorem:

$$C_b = \frac{V}{L \cdot B \cdot d_1}, \text{ gdzie}$$

V — jest objętością konstrukcyjną podwodnej części statku z wyłączeniem osłon wałów śrubowych, liczoną do zewnętrznej powierzchni wręgów statków o poszyciu metalowym, i liczoną do zewnętrznej powierzchni poszycia statków o poszyciu z jakiegokolwiek innego materiału, przy czym w obu przypadkach przyjmuje się zanurzenie konstrukcyjne d_1 ;

d_1 — jest to 85 procent konstrukcyjnej wysokości bocznej.

(8) **Wolna burta.** Wyznaczona wolna burta jest to odległość mierzona pionowo na śródkręciu od górnej krawędzi linii pokładowej do górnej krawędzi odpowiedniej linii ładunkowej.

(9) **Pokład wolnej burty.** Pokładem wolnej burty jest normalnie najwyższy całkowity pokład nie osłonięty przed działaniami atmosferycznymi i morza, mający stałe zamknięcia wszystkich otworów na swych nie osłoniętych częściach i poniżej którego wszystkie otwory w burtach statku są zaopatrzone w stałe i wodoszczelne zamknięcia. Na statku mającym nieciągły pokład wolnej burty za pokład wolnej burty uważa się najniższą część nie osłoniętego pokładu oraz jej przedłużenie równoległe do wyższej części pokładu. Na życzenie armatora po zatwierdzeniu przez Władzę Administracyjną jako pokład wolnej burty może być wyznaczony niższy pokład przy założeniu, że jest on pokładem całkowitym, stałym i ciągłym w kierunku poprzecznym oraz ciągłym w kierunku wzdłużnym między siłownią a grodziami skrajników. Jeżeli ten niższy pokład ma uskok, za pokład wolnej burty uważa się najniższą część pokładu oraz jej przedłużenie równoległe do wyższej części pokładu. Jeżeli jako pokład wolnej burty wyznaczono niższy pokład, to część kadłuba rozciągająca się powyżej pokładu wolnej burty jest traktowana jako nadbudówka w tym zakresie, w jakim to dotyczy zastosowania warunków wyznaczania i obliczania wolnej burty. Od tego pokładu oblicza się wolną burtę.

(10) Nadbudówka.

(a) Nadbudówką jest przykryta pokładem konstrukcja znajdująca się na pokładzie wolnej burty, jeżeli rozciąga się ona od burty do burty statku lub jeżeli jej boczne poszycie znajduje się w odległości nie większej niż 4 procent szerokości (B) od burty statku. Szaniec uważa się za nadbudówkę.

(b) Nadbudówka zamknięta jest to nadbudówka:

- (i) która ma grodzie ograniczające o wystarczająco mocnej konstrukcji,
- (ii) której otwory wejściowe, jeśli takie istnieją w tych grodziach, są zaopatrzone w drzwi odpowiadające wymaganiom zawartym w prawie 12,
- (iii) której wszystkie inne otwory w ścianach bocznych lub grodziach końcowych nadbudówki są zaopatrzone w dostatecznie skuteczne strugoszczelne zamknięcia.

Średniówka lub rufówka nie powinny być traktowane jako zamknięte, jeśli nie jest przewidziane inne wejście dla załogi udającej się do siłowni oraz innych pomieszczeń w tych nadbudówkach, dostępne w każdej chwili w czasie, gdy otwory w grodziach są zamknięte.

(c) Wysokość nadbudówki jest to najmniejsza pionowa odległość mierzona na burcie od górnej krawędzi pokładników nadbudówki do górnej krawędzi pokładników pokładu wolnej burty.

(d) Długość nadbudówki (S) jest to średnia długość części nadbudówki, która leży w obrębie długości (L).

(11) **Gładkopokładowiec.** Gładkopokładowiec jest to statek, który nie posiada nadbudówki na pokładzie wolnej burty.

(12) **Strugoszczelny.** Strugoszczelny oznacza, że w żadnych warunkach pogody woda nie może dostać się do wnętrza statku.

Prawidło 4.

Linia pokładowa.

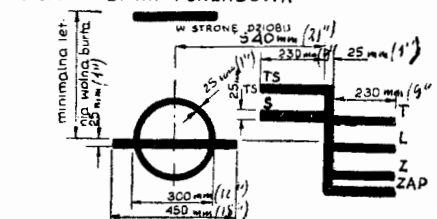
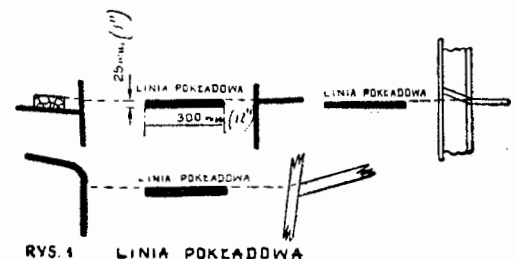
Linia pokładowa jest to linia pozioma o długości 300 milimetrów (12 cali) i szerokości 25 milimetrów (1 cal).

Linie tę oznacza się na śródkręciu na każdej burcie a jej górna krawędź przechodzi normalnie przez punkt przecięcia się przedłużenia górnej powierzchni pokładu wolnej burty z zewnętrzną powierzchnią poszycia burty (jak pokazano na rysunku 1). Linia pokładowa może być umieszczona w odniesieniu do innego stałego punktu na statku pod warunkiem, że wolna burta zostanie odpowiednio poprawiona. Położenie punktu odniesienia oraz oznaczenie pokładu wolnej burty w każdym przypadku powinno być wpisane w Międzynarodowym świadectwie wolnej burty (1966).

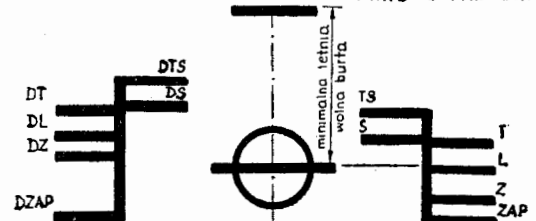
Prawidło 5.

Znak wolnej burty.

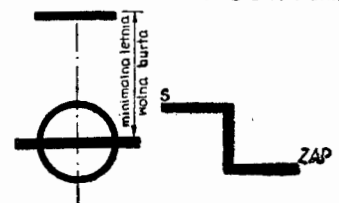
Znakiem wolnej burty jest krąg o średnicy zewnętrznej 300 milimetrów (12 cali) i szerokości 25 milimetrów (1 cal) przecięty linią poziomą o długości 450 milimetrów (18 cali) i szerokości 25 milimetrów (1 cal), której górna krawędź przechodzi przez środek kręgu. Środek kręgu powinien być umieszczony w śródkręciu i w odległości równej wyznaczonej letniej wolnej burcie mierzony pionowo od górnej krawędzi linii pokładowej (jak pokazano na rysunku 2).



RYS. 2. ZNAK WOLNEJ BURTY I LINIE STOSOWANE Z TYM ZNAKIEM



RYS. 3. ZNAK WOLNEJ BURTY DRZEWNEJ I LINIE STOSOWANE Z TYM ZNAKIEM



RYS. 4. ZNAK WOLNEJ BURTY STATKU ŻAGLOWEGO I LINIE STOSOWANE Z TYM ZNAKIEM

WYMIARY W MM.

Prawidło 6.

Linie stosowane łącznie ze znakiem wolnej burty.

(1) Linie ładunkowe wskazujące wyznaczone wolne burty zgodnie z niniejszymi przepisami są liniami poziomymi o długości 230 milimetrów (9 cali) i szerokości 25 milimetrów (1 cal), które skierowane są ku dziobowi, jeśli wyraźnie nie postanowiono inaczej i pod kątem prostym do linii pionowej o szerokości 25 milimetrów (1 cal) wyznaczonej w odległości 540 milimetrów (21 cali) ku dziobowi od środka kręgu (jak pokazano na rys. 2).

(2) Stosuje się następujące linie ładunkowe:

(a) Letnią linię ładunkową wskazaną przez górną krawędź linii przechodzącej przez środek kręgu, a także oznaczonej literą L.

(b) Zimową linię ładunkową wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literą Z.

(c) Zimową linię ładunkową dla Północnego Atlantyku wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literami ZAP.

(d) Tropikalną linię ładunkową wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literą T.

(e) Letnią linię ładunkową dla wody słodkiej wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literą S. Ta linia ładunkowa jest skierowana od linii pionowej ku rufie. Różnica pomiędzy tą linią ładunkową a letnią linią ładunkową stanowi poprawkę do innych linii ładunkowych w przypadku ładowania statku na wodzie słodkiej.

(f) Tropikalną linię ładunkową dla wody słodkiej wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literami TS i skierowaną od linii pionowej ku rufie.

(3) Jeżeli zgodnie z niniejszymi przepisami wyznaczone są drzewne wolne burty, to zwykłe linie ładunkowe uzupełniają się drzewnymi liniami ładunkowymi. Linie te są poziomymi liniami o długości 230 milimetrów (9 cali) i szerokości 25 milimetrów (1 cal) i jeśli wyraźnie nie postanowiono inaczej, skierowane pod kątem prostym do linii pionowej o szerokości 25 milimetrów (1 cal) wyznaczonej w odległości 540 milimetrów (21 cali) od środka kręgu ku rufie (jak pokazano na rysunku 3).

(4) Stosuje się następujące drzewne linie ładunkowe:

(a) Letnią drzewną linię ładunkową wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literami DL.

(b) Zimową drzewną linię ładunkową wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literami DZ.

(c) Zimową drzewną linię ładunkową dla Północnego Atlantyku, wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literami DZAP.

(d) Tropikalną drzewną linię ładunkową wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literami DT.

(e) Letnią drzewną linię ładunkową dla wody słodkiej wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literami DS i skierowaną od linii pionowej ku dziobowi. Różnica między tą linią ładunkową a letnią drzewną linią ładunkową stanowi poprawkę do innych linii ładunkowych w przypadku ładowania statku na wodzie słodkiej.

(f) Tropikalną drzewną linię ładunkową dla wody słodkiej wskazaną przez górną krawędź linii oznaczonej literami DTS i skierowaną od linii pionowej ku dziobowi.

(5) Jeżeli ze względu na charakterystykę statku lub ze względu na charakter jego eksploatacji lub ograniczenia żeglugi pewne linie nie będą miały zastosowania, to można je pominąć.

(6) Jeżeli statek ma wyznaczoną wolną burtę większą od minimalnej, tak że linia ładunkowa jest umieszczona na poziomie najniższej okresowej linii ładunkowej odpowiadającej tej minimalnej wolnej burcie lub na poziomie niższym, to należy umieścić jedynie linię ładunkową dla wody słodkiej.

(7) Na statkach żaglowych należy oznaczyć jedynie linię ładunkową dla wody słodkiej oraz zimową linię ładunkową dla Północnego Atlantyku (jak pokazano na rysunku 4).

(8) Gdy zimowa linia ładunkowa dla Północnego Atlantyku jest identyczna z zimową linią ładunkową w odniesieniu do tej samej linii pionowej, to tę linię ładunkową oznacza się literą Z.

(9) Dodatkowe linie ładunkowe wymagane przez inne międzynarodowe obowiązujące konwencje mogą być wykreślone pod kątem prostym do linii pionowej opisanej w ustępie (1) tego przepisu i ku rufie.

Prawidło 7.

Cecha władzy uprawnionej do wyznaczania linii ładunkowych.

Cecha władzy uprawnionej do wyznaczania linii ładunkowych może być umieszczona przy kręgu wolnej burty powyżej linii przechodzącej przez środek kręgu lub powyżej i poniżej. Cecha ta składa się najwyżej z czterech liter służących do zidentyfikowania nazwy władzy; każda z tych liter powinna mieć w przybliżeniu wysokość 115 milimetrów ($4\frac{1}{2}$ cala) i szerokość 75 milimetrów (3 cale).

Prawidło 8.

Szczegóły oznakowania.

Krąg, linie i litery powinny być namalowane kolorem białym lub żółtym na ciemnym tle albo czarnym kolorem na jasnym tle. Oznakowanie wykonuje się w sposób trwały na burtach statku zgodnie z zaleceniem Władzy Administracyjnej. Znaki powinny być dobrze widoczne i jeśli jest to potrzebne, stosuje się w tym celu specjalne urządzenia.

Prawidło 9.

Sprawdzanie znaków.

Międzynarodowego świadectwa wolnej burty (1966) nie wolno wydać statkowi, zanim urzędnik lub inspektor działający na podstawie postanowień artykułu 13 niniejszej konwencji nie zaświadczy, że znaki zostały umieszczone poprawnie i w sposób trwały na burtach statku.

R o z d z i a ł II.

WARUNKI WYZNACZANIA WOLNEJ BURTY

Prawidło 10.

Informacje, których należy dostarczać kapitanowi.

(1) Kapitan każdego nowego statku powinien otrzymać wystarczające informacje, w zatwierdzonej formie, dotyczące rozmieszczenia ładunku i balastu na jego statku w taki sposób, aby uniknąć wywołania jakichkolwiek niedopuszczalnych naprężeń w kadłubie statku, z tym że wymaganie to nie musi być stosowane w odniesieniu do statków o szczególnej długości, konstrukcji lub typie, dla których według uznania Władzy Administracyjnej nie jest to konieczne.

(2) Kapitanowi każdego nowego statku, który nie został zaopatrzony w informacje o stateczności na podstawie obowiązującej Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, należy dostarczyć wystarczająco dokładne informacje w zatwierdzonej formie pozwalające na określenie stateczności statku w różnych zmiennych warunkach eksploatacji. Odpis informacji dostarcza się Władzy Administracyjnej.

Prawidło 11.

Grodzie krańcowe nadbudówek.

Grodzie na nie osłoniętych końcach zamkniętych nadbudówek powinny mieć właściwą konstrukcję i powinny być wykonane tak, aby odpowiadały wymaganiom Władzy Administracyjnej.

Prawidło 12.

Drzwi.

(1) Wszystkie otwory wejściowe w grodziach końcowych nadbudówek zamkniętych powinny być zaopatrzone w drzwi ze stali lub innego równoważnego materiału, w sposób trwały i silnie przymocowane do grodzi i obramowane, usztywnione i umieszczone tak, by cała konstrukcja miała wytrzymałość równoważną grodzi bez otworów, oraz strugoszczelne, gdy są zamknięte. Środki służące do zapewnienia strugoszczelności tych drzwi powinny składać się z urządzeń uszczelniających i dociskających lub też innych urządzeń równoważnych i powinny być przymocowane w sposób trwały do grodzi lub do samych drzwi, a drzwi powinny być tak urządzone, by można je otwierać z obu stron grodzi.

(2) Z wyjątkiem przypadków, gdy w niniejszych prawidłach postanowiono inaczej, wysokość progów otworów wejściowych w grodziach krańcowych zamkniętych nadbudówek powinna wynosić co najmniej 380 milimetrów (15 cali) powyżej pokładu.

Prawidło 13.

Położenie luków, zejściówek i wentylatorów.

W celu zastosowania niniejszych prawideł określa się dwa rodzaje położenia luków, zejściówek oraz wentylatorów, jak następuje:

Położenie 1 rodzaju — na nie osłoniętym pokładzie wolnej burty lub pokładzie szanrowym oraz na nie osłoniętych pokładach nadbudówek położonych w kierunku dziobu od punktu leżącego w odległości jednej czwartej długości statku od pionu dziobowego.

Położenie 2 rodzaju — na nie osłoniętych pokładach nadbudówek położonych w kierunku rufy punktu leżącego w odległości jednej czwartej długości statku od pionu dziobowego.

Prawidło 14.

Luki ładunkowe i inne otwory.

(1) Konstrukcja oraz urządzenia służące do zapewnienia strugoszczelności luków ładunkowych i innych, znajdujących się w położeniu 1 i 2 rodzaju, powinny być co najmniej równoważne wymaganiom prawideł 15 i 16 niniejszego załącznika.

(2) Zrębnice i pokrywy luków na nie osłoniętych częściach pokładów leżących ponad pokładem nadbudówki powinny odpowiadać wymaganiom Władzy Administracyjnej.

Prawidło 15.

Luki zamknięte przenośnymi pokrywami i zabezpieczone strugoszczelnie brezentem oraz sztabami.

Zrębnice luków.

(1) Zrębnice luków zamkniętych przenośnymi pokrywami i zabezpieczone strugoszczelnie brezentem oraz sztabami powinny mieć silną budowę, a ich wysokość powyżej pokładu nie powinna być mniejsza niż:

600 milimetrów (23¹/₂ cala), jeśli są w położeniu 1 rodzaju,

450 milimetrów (17¹/₂ cala), jeśli są w położeniu 2 rodzaju.

Pokrywy luków.

(2) Szerokość każdej powierzchni nośnej dla pokryw luków powinna wynosić co najmniej 65 milimetrów (2¹/₂ cala).

(3) Jeżeli pokrywy wykonane są z drewna, to ich grubość w stanie gotowym powinna wynosić co najmniej 60 milimetrów (2³/₈ cala) przy rozpiętości nie przekraczającej 1,5 metra (4,9 stopy).

(4) Pokrywy wykonane ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości oblicza się na założone obciążenie co najmniej równe 1,75 tony metrycznej na metr kwadratowy (358 funtów na stopę kwadratową), jeżeli luki znajdują się w położeniu 1 rodzaju, oraz 1,30 tony metrycznej na metr kwadratowy (266 funtów na stopę kwadratową) — jeżeli znajdują się one w położeniu 2 rodzaju, a iloczyn maksymalnego naprężenia w ten sposób obliczonego i współczynnika 4,25 nie powinien przekraczać minimalnej wytrzymałości materiału na rozciąganie.

Pokrywy powinny być tak zaprojektowane, by strzałka ugięcia pod tym obciążeniem nie przekraczała 0,0028 rozpiętości.

(5) Założone obciążenie pokryw luków w położeniu 1 rodzaju może być zmniejszone do 1 tony metrycznej na metr kwadratowy (205 funtów na stopę kwadratową) dla statków o długości 24 metry (79 stóp), lecz powinno wynosić co najmniej 1,75 tony metrycznej na metr kwadratowy (358 funtów na stopę kwadratową) dla statków o długości 100 metrów (328 stóp). Te obciążenia luków w położeniu 2 rodzaju mogą być zmniejszone odpowiednio do 0,75 tony metrycznej na metr kwadratowy (154 funty na stopę kwadratową) i 1,30 tony metrycznej na metr kwadratowy (266 funtów na stopę kwadratową).

We wszystkich przypadkach wartości odpowiadające długościom pośrednim otrzymuje się przez interpolację.

Rozpornice przenośne.

(6) Rozpornice przenośne podtrzymujące pokrywy luków wykonane ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości oblicza się przy założeniu obciążenia co najmniej równego 1,75 tony metrycznej na metr kwadratowy (358 funtów na stopę kwadratową), jeżeli luki znajdują się w położeniu 1 rodzaju i 1,30 tony metrycznej na metr kwadratowy (266 funtów na stopę kwadratową), jeżeli znajdują się one w położeniu 2 rodzaju, a iloczyn maksymalnego naprężenia w ten sposób obliczonego i współczynnika 5 nie powinien przekraczać minimalnej wytrzymałości materiału na rozciąganie. Rozpornice przenośne powinny być tak zaprojektowane, aby pod wpływem tego obciążenia maksymalna strzałka ugięcia nie przekraczała 0,0022 rozpiętości. Do statków o długości nie większej niż 100 metrów (328 stóp) mają zastosowanie wymagania ustępu (5) niniejszego prawidła.

Pokrywy typu pontonowego.

(7) Pokrywy typu pontonowego stosowane zamiast przenośnych rozpornic i pokryw wykonane ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości oblicza się przy założeniu obciążenia określonego w ustępie (4) niniejszego prawidła, a iloczyn maksymalnego naprężenia w ten sposób obliczonego i współczynnika 5 nie powinien przekraczać minimalnej wytrzymałości materiału na rozciąganie. Pokrywy te powinny być tak zaprojektowane, aby maksymalna strzałka ugięcia nie przekraczała 0,0022 rozpiętości. Poszycie ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości tworzące wierzch pokrywy nie będzie mieć

grubości mniejszej niż jeden procent odległości pomiędzy usztywnieniami, lecz nie mniej niż 6 milimetrów (0,24 cala). Do statków o długości nie większej niż 100 metrów (328 stóp) mają zastosowanie wymagania ustępu (5) niniejszego paragrafu.

(8) Wytrzymałość i sztywność pokryw wykonanych z materiałów innych powinna być równoważna wytrzymałości i sztywności pokryw ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości i odpowiadać wymaganiom Władzy Administracyjnej.

Podpory lub gniazda.

(9) Podpory lub gniazda przenośnych rozpornic powinny być pewnej konstrukcji i pozwalać na niezawodne umocowanie oraz zabezpieczenie rozpornic. Jeżeli stosowane są rozpornice typu przetaczanego, urządzenie powinno zapewniać pozostawanie rozpornic na właściwych miejscach, gdy luk jest zakryty.

Łapki klinowe.

(10) Łapki klinowe powinny być wykonane tak, aby pasowały do zbieżności klinów. Powinny mieć szerokość nie mniejszą niż 65 milimetrów ($2\frac{1}{2}$ cala) i znajdować się w odstępach nie większych niż 600 milimetrów ($23\frac{1}{2}$ cala) licząc pomiędzy ich środkami. Łapki klinowe na ściankach zrębnic nie powinny leżeć w odległości większej niż 150 milimetrów (6 cali) od naroży luku.

Listwy i kliny.

(11) Listwy i kliny powinny być mocne i w dobrym stanie. Kliny powinny być wykonane z twardego drewna lub też innego równoważnego materiału. Powinny mieć zbieżność nie większą niż 1 do 6 i nie powinny być cieńsze u wierzchołka niż 13 milimetrów ($\frac{1}{2}$ cala).

Brezenty.

(12) Należy stosować przynajmniej dwie warstwy brezentu będącego w dobrym stanie do luków znajdujących się w położeniu 1 lub 2 rodzaju. Brezenty powinny być nieprzemakalne i mieć dobrą wytrzymałość. Płótno powinno mieć ciężar i jakość co najmniej zgodne z zatwierdzonymi normami.

Zabezpieczenie pokryw luków.

(13) W celu skutecznego i niezależnego zabezpieczenia każdego odcinka pokrywy luku należy przewidzieć dla wszystkich luków znajdujących się w położeniu 1 lub 2 rodzaju stalowe płaskowniki lub też inne równoważne elementy, zakładane po zaklinowaniu brezentów i listew. Pokrywy luków dłuższe niż 1,5 metra (4,9 stopy) powinny być zabezpieczane przynajmniej dwoma takimi urządzeniami zabezpieczającymi.

Prawidło 16.

Luki zamykane strugoszczelnymi pokrywami ze stali lub innych równoważnych materiałów, zaopatrzonymi w urządzenia uszczelniające i dociskające.

Zrębnice luków.

(1) Wysokość zrębnic luków znajdujących się w położeniu 1 lub 2 rodzaju, zaopatrzonych w strugoszczelne pokrywy ze stali lub innych równoważnych materiałów, wyposażone w uszczelnienia i urządzenia dociskające, powinna być zgodna z postanowieniami prawidła 15 (1). Wysokość tych zrębnic może być zmniejszona lub też zrębnice mogą być w ogóle pominięte pod warunkiem, że Władza

Administracyjna nabierze przekonania, że bezpieczeństwo statku nie zostanie skutkiem tego naruszone we wszelkich warunkach morskich. Jeżeli przewiduje się zastosowanie zrębnic, powinny one posiadać mocną konstrukcję.

Pokrywy strugoszczelne.

(2) Wytrzymałość pokryw strugoszczelnych wykonanych ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości oblicza się na założone obciążenie co najmniej równe 1,75 tony metrycznej na metr kwadratowy (358 funtów na stopę kwadratową), jeżeli luki znajdują się w położeniu 1 rodzaju i 1,30 tony metrycznej na metr kwadratowy (266 funtów na stopę kwadratową), jeżeli znajdują się one w położeniu 2 rodzaju, a iloczyn maksymalnego naprężenia w ten sposób obliczonego i współczynnika 4,25 nie powinien przekraczać minimalnej wytrzymałości materiału na rozciąganie. Pokrywy powinny być zaprojektowane, by strzałka ugięcia pod tym obciążeniem nie przekraczała 0,0028 rozpiętości. Grubość poszycia ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości tworzącego wierzch pokryw nie powinna być mniejsza niż jeden procent odległości pomiędzy usztywnieniami, lecz nie mniej niż 6 milimetrów (0,24 cala). Do statków o długości nie większej niż 100 metrów (328 stóp) mają zastosowanie postanowienia prawidła 15 (5).

(3) Wytrzymałość i sztywność pokryw wykonanych z materiałów innych powinny być równoważne wytrzymałości i sztywności pokryw wykonanych ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości i odpowiadać wymaganiom Władzy Administracyjnej.

Środki dla zapewnienia strugoszczelności.

(4) Środki dla zapewnienia i utrzymania strugoszczelności powinny odpowiadać wymaganiom Władzy Administracyjnej. Zastosowane urządzenia powinny zapewniać zachowanie szczelności we wszelkich warunkach pogody; w tym celu należy wymagać próby szczelności przy przeglądzie początkowym, a można jej również wymagać przy okresowych przeglądach i rocznych inspekcjach lub w okresach krótszych.

Prawidło 17.

Otworki umieszczone w siłowni.

(1) Otworki umieszczone w siłowni i znajdujące się w położeniu 1 lub 2 rodzaju powinny być stosownie obramowane i odpowiednio otoczone przez stalowe szyby o wystarczającej wytrzymałości, a tam gdzie szyby nie są osłonięte przez inne konstrukcje, ich wytrzymałość powinna być specjalnie rozpatrzona. Otworki wejściowe w takich szymbach powinny być wyposażone w drzwi odpowiadające wymaganiom prawidła 12 (1) i progi o wysokości co najmniej 600 milimetrów ($23\frac{1}{2}$ cala) ponad pokładem, jeśli znajdują się w położeniu 1 rodzaju, i co najmniej 300 milimetrów (15 cali) ponad pokładem, jeśli znajdują się w położeniu 2 rodzaju. Inne otworki w takich szymbach powinny być wyposażone w równoważne pokrywy, stale umocowane we właściwych położeniach.

(2) Zrębnice powietrznych szymb kotłowych, kominów lub maszynowych szymb wentylacyjnych znajdujących się w nie osłoniętych miejscach na pokładzie wolnej burty lub na pokładzie nadbudówki powinny mieć ponad pokładem taką wysokość, jaka jest zgodna z rozsądkiem i praktycznie do przyjęcia. Otworki powietrznego szymb kotłowego powinny być wyposażone w silne pokrywy wykonane ze stali lub też innego równoważnego materiału i na stałe przymocowane we właściwym położeniu oraz zapewniające strugoszczelność.

Prawidło 18.

Różne otwory na pokładzie wolnej burty i na pokładach nadbudówek.

(1) Włazy i bezzrębnicowe zamknięcia znajdujące się w położeniach 1 lub 2 rodzaju lub w obrębie nadbudówek innych niż zamknięte powinny być zamykane mocnymi pokrywami zdolnymi do zapewnienia ich wodoszczelności. Pokrywy te powinny być w sposób trwały przytwierdzone, jeśli nie są umocowane gęsto rozstawionymi śrubami.

(2) Otwory w pokładzie wolnej burty inne niż luki, zejścia do siłowni, włazy i bezzrębnicowe zamknięcia powinny być osłonięte zamkniętą nadbudówką lub pokładówką bądź zejściówką o równoważnej wytrzymałości i strugoszczelności. Każdy taki otwór znajdujący się na nie osłoniętej części pokładu nadbudówki lub też na wierzchu pokładówki położonej na pokładzie wolnej burty, który umożliwia dostęp do przestrzeni poniżej pokładu wolnej burty lub do pomieszczenia w obrębie zamkniętej nadbudówki, powinien być zabezpieczony w sposób skuteczny pokładówką lub zejściówką. Wejście do takich pokładówek lub zejściówek powinno być zaopatrzone w drzwi odpowiadające wymaganiom prawidła 12 (1).

(3) Wysokość zrębnicy ponad pokładem przy drzwiach do zejściówek powinna wynosić co najmniej 600 milimetrów (23¹/₂ cala), jeżeli znajduje się ona w położeniu 1 rodzaju, i co najmniej 380 milimetrów (15 cali), jeśli znajduje się w położeniu 2 rodzaju.

Prawidło 19.

Przewody wentylacyjne.

(1) Przewody wentylacyjne znajdujące się w położeniu 1 lub 2 rodzaju prowadzące do przestrzeni poniżej pokładu wolnej burty lub pokładów zamkniętych nadbudówek powinny mieć zrębnice wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału, mocnej budowy i w sposób niezawodny przymocowane do pokładu. Tam, gdzie wysokość zrębnicy jakiegokolwiek przewodu wentylacyjnego przekracza 900 milimetrów (35¹/₂ cala), zrębnicę należy szczególnie dobrze usztywnić.

(2) Przewody wentylacyjne przechodzące przez nadbudówki otwarte powinny mieć na pokładzie wolnej burty mocne zrębnice, wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału.

(3) Przewody wentylacyjne znajdujące się w położeniu 1 rodzaju, których zrębnice wznoszą się na wysokość większą niż 4,5 metra (14,8 stopy) ponad pokład, oraz znajdujące się w położeniu 2 rodzaju, których zrębnice wznoszą się na wysokość większą niż 2,3 metra (7,5 stopy) ponad pokład, nie muszą być wyposażone w urządzenia zamykające, jeżeli nie jest to wyraźnie wymagane przez Władzę Administracyjną.

(4) Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ustępie (3) niniejszego prawidła, otwory przewodów wentylacyjnych powinny być zaopatrzone w odpowiednie strugoszczelne urządzenia zamykające. Na statkach o długości nie przekraczającej 100 metrów (328 stóp) urządzenia zamykające powinny być przytwierdzone na stałe; jeżeli nie przewidziano tego na statkach innych długości, to powinny one być złożone w sposób dogodny w pobliżu przewodów wentylacyjnych, dla których są przeznaczone. Przewody wentylacyjne znajdujące się w położeniu 1 rodzaju powinny mieć zrębnice o wysokości co najmniej 900 milimetrów (35¹/₂ cala) ponad pokładem, a znajdujące się w położeniu 2 rodzaju powinny mieć zrębnice o wysokości co najmniej 760 milimetrów (30 cali) ponad pokładem.

(5) Wysokość zrębnic znajdujących się w położeniu nie osłoniętym powinna być zwiększona odpowiednio do wymagań Władzy Administracyjnej.

Prawidło 20.

Rury odpowietrzające.

Jeżeli rury odpowietrzające zbiorników balastowych i innych wystają ponad pokład wolnej burty lub pokłady nadbudówek, nie osłonięte części tych rur powinny być mocnej budowy.

Ich wysokość od pokładu do punktu, w którym woda może dostać się pod pokład, powinna wynosić co najmniej 760 milimetrów (30 cali) na pokładzie wolnej burty i 450 milimetrów (17¹/₂ cala) na pokładzie nadbudówek. Jeżeli wysokości te będą przeszkadzać manewrowaniu statkiem, można dopuścić mniejszą wysokość pod warunkiem, że Władza Administracyjna uzna, że urządzenia zamknąć i inne okoliczności usprawiedliwiają mniejszą wysokość. Należy przewidzieć należyte urządzenia, przymocowane na stałe, do zamykania otworów rur odpowietrzających.

Prawidło 21.

Furty ładunkowe i inne podobne otwory.

(1) Furty ładunkowe i inne podobne otwory w burtach statku poniżej pokładu wolnej burty powinny być zaopatrzone w drzwi, tak zaprojektowane, aby zapewnić wodoszczelność i wytrzymałość równoważną wytrzymałości tej części kadłuba, który je otacza. Liczba takich otworów przy uwzględnieniu typu i normalnego użytkowania statku powinna być zredukowana do minimum.

(2) Bez zgody Władzy Administracyjnej dolna krawędź takich otworów nie powinna się znajdować poniżej linii wykreślonej równoległe do pokładu wolnej burty przy burcie i której najniższy punkt przechodzi przez górną krawędź najwyższej linii ładunkowej.

Prawidło 22.

Ścieki, wloty i odpływy.

(1) Ścieki prowadzące przez poszycie kadłuba z przestrzeni poniżej pokładu wolnej burty lub z nadbudówek i pokładówek, znajdujących się na pokładzie wolnej burty i zaopatrzonych w drzwi odpowiadające wymaganiom z prawidła 12, powinny być wyposażone w niezawodne działające i łatwo dostępne urządzenia chroniące przed wtargnięciem wody do wnętrza statku. Normalnie każdy oddzielny odpływ powinien mieć jeden samoczynny zawór zwrotny, z niezawodnie działającym urządzeniem do bezpośredniego zamykania go z miejsca położonego powyżej pokładu wolnej burty. Jeżeli jednak pionowa odległość od letniej wodnicy ładunkowej do wewnętrznej krawędzi wylotu rury odpływowej przekracza 0,01 L, odpływ może mieć dwa samoczynne zawory zwrotne bez urządzenia do zamykania pod warunkiem, że zawór wewnętrzny jest zawsze dostępny do sprawdzenia podczas normalnych warunków służby. Jeżeli ta pionowa odległość przekracza 0,02 L, można dopuścić jeden samoczynny zawór zwrotny bez urządzenia do bezpośredniego zamykania pod warunkiem zatwierdzenia przez Władzę Administracyjną. Urządzenie do zamykania zaworu powinno być łatwo dostępne i wyposażone we wskaźnik otwarcia i zamknięcia.

(2) W siłowniach, w których jest zapewniona obsługa normalna przez załogę, wlotowe i odpływowe zawory wody zaburtowej używanej do silników mogą być sterowane na

miejsku. Urządzenia sterujące powinny być łatwo dostępne i wyposażone we wskaźnik otwarcia i zamknięcia.

(3) Ścieki i rury odpływowe prowadzące z każdego poziomu, a przechodzące przez poszycie statku w odległości większej niż 450 milimetrów (17¹/₂ cala) poniżej pokładu wolnej burty lub mniejszej niż 600 milimetrów (23¹/₂ cala) ponad letnią wodnicę ładunkową, powinny być zaopatrzone w zawór zwrotny przy poszyciu. Zawór ten, jeżeli nie jest wymagany przez ustęp (1), można pominąć w przypadku zastosowania rurociągu znacznej grubości.

(4) Ścieki prowadzące z nadbudówek i pokładówek nie posiadających drzwi zgodnych z wymaganiami prawidła 12 powinny być wyprowadzone za burtę.

(5) Wszystkie zawory i armatura w poszyciu statku wymagane przez niniejsze prawidło powinny być ze stali, brązu lub innego uznanego materiału ciągliwego. Nie należy stosować zaworów ze zwykłego żeliwa lub materiału podobnego. Wszystkie rury, do których odnosi się niniejsze prawidło, powinny być ze stali lub innego równoważnego materiału odpowiadającego Władzy Administracyjnej.

Prawidło 23.

Iluminatory burtowe.

(1) Iluminatory pomieszczeń położonych poniżej pokładu wolnej burty lub pomieszczeń zamkniętych nadbudówek powinny być zaopatrzone w solidne wewnętrzne pokrywy, umocowane zawiasowo, tak by można je w sposób niezawodny zamykać i wodoszczelnie zabezpieczać.

(2) Nie należy umieszczać żadnych iluminatorów burtowych w takim położeniu, aby ich dolne krawędzie były poniżej linii wykreślonej równoległe do pokładu wolnej burty przy burcie i mającej swój najniższy punkt na wysokości 2,5 procent szerokości statku (B) lub 500 milimetrów (19¹/₂ cala) nad wodnicą ładunkową, w zależności od tego, która z tych odległości jest większa.

(3) Iluminatory burtowe, wraz z szybami, jeżeli iluminatory są w nie wyposażone, i pokrywy powinny być mocnej i zatwierdzonej konstrukcji.

Prawidło 24.

Furty odwadniające.

(1) Jeżeli nadburcia na nie osłoniętych częściach pokładów wolnej burty lub nadbudówek tworzą studnie, należy zastosować odpowiednie środki dla szybkiego usunięcia wody z pokładów i osuszenia ich. Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w ustępach (2) i (3) niniejszego prawidła najmniejszą powierzchnię furt odwadniających (A) dla każdej burty statku i dla każdej studni na pokładzie wolnej burty należy obliczać za pomocą niżej podanych wzorów w przypadkach, gdy wznios w obrębie studni jest równy normalnemu lub od niego większy. Najmniejsza powierzchnia furt dla każdej studni na pokładzie nadbudówki powinna być równa połowie powierzchni określonej tymi wzorami:

jeżeli długość nadburcia (l) w studni nie przekracza 20 metrów,

$$A = 0,7 + 0,035 \text{ l metrów kwadratowych,}$$

jeżeli l przekracza 20 metrów

$$A = 0,07 \text{ l metrów kwadratowych.}$$

Wielkości l w żadnym przypadku nie należy przyjmować jako większej niż 0,7 L.

Jeżeli średnia wysokość nadburcia jest większa niż 1,2 metra, wymagana powierzchnię furt zwiększa się o 0,004 metra kwadratowego na każdy metr długości studni

dla każdej 0,1 metra różnicy wysokości. Jeżeli średnia wysokość nadburcia jest mniejsza niż 0,9 metra, wymagana powierzchnia może być zmniejszona o 0,004 metra kwadratowego na każdy metr długości studni dla każdej 0,1 metra różnicy wysokości nadburcia.

Albo:

jeżeli długość nadburcia (l) w studni nie przekracza 66 stóp,

$$A = 7,6 + 0,115 \text{ l stóp kwadratowych,}$$

jeżeli l przekracza 66 stóp,

$$A = 0,23 \text{ l stóp kwadratowych.}$$

Wielkości l w żadnym przypadku nie należy przyjmować jako większej niż 0,7 L.

Jeżeli średnia wysokość nadburcia jest większa niż 3,9 stopy, wymagana powierzchnię furt zwiększa się o 0,04 stopy kwadratowej na każdą stopę długości studni dla każdej stopy różnicy wysokości. Jeżeli średnia wysokość nadburcia jest mniejsza niż 3 stopy, wymagana powierzchnia może być zmniejszona o 0,04 stopy kwadratowej na każdą stopę długości studni dla każdej stopy różnicy wysokości nadburcia.

(2) Na statkach bez wzniosu obliczoną powierzchnię furt wodnych należy zwiększać o 50%. Jeżeli wznios jest mniejszy niż przepisowy, to wartości pośrednie otrzymuje się za pomocą interpolacji liniowej.

(3) Jeżeli statek ma skrzynię, która nie odpowiada wymaganiam prawidła 36 (1) (e) lub ma boczne zrębnice luków ciągnące się nieprzerwanie lub prawie nieprzerwanie między oddzielnymi nadbudówkami, to najmniejszą powierzchnię furt wodnych oblicza się według następującej tablicy:

| Szerokość luku lub skrzyni w stosunku do szerokości statku | Powierzchnia furt odwadniających w stosunku do całkowitej powierzchni nadburcia |
|--|---|
| 40% lub mniej | 20% |
| 75% lub więcej | 10% |

Powierzchnię furt odwadniających dla pośrednich szerokości otrzymuje się za pomocą interpolacji liniowej.

(4) Na statkach mających nadbudówki otwarte na jednym lub obu końcach należy przewidzieć dostateczne osuszenie przestrzeni wewnętrznych takich nadbudówek odpowiadające wymaganiam Władzy Administracyjnej.

(5) Dolne krawędzie furt odwadniających powinny być tak blisko pokładu, jak to jest praktycznie możliwe. Dwie trzecie wymaganej powierzchni furt odwadniających powinny znajdować się w połowie studni bliższej najniższemu punktowi krzywej wzniosu wzdłużnego.

(6) Wszystkie takie otwory w nadburciach powinny być chronione prętami lub płaskownikami umieszczonymi w odstępach około 230 milimetrów (9 cali). Jeżeli furty odwadniające są zaopatrzone w klapy, to należy przewidzieć dostatecznie duży luz, aby zapobiec ich zaciananiu się. Zawiasy powinny mieć sworznie lub łożyska z materiału nie korodującego. Jeżeli stosuje się klapy z urządzeniami zabezpieczającymi, to takie urządzenia powinny mieć konstrukcję zatwierdzoną.

Prawidło 25.

Ochrona załogi.

(1) Wytrzymałość pokładówek wykorzystanych na pomieszczenia mieszkalne załogi powinna odpowiadać wymaganiam Władzy Administracyjnej.

(2) Wszystkie nie osłonięte części pokładów wolnej burty i nadbudówek należy zaopatrzyć w mocne bariery lub nadburcia. Wysokość nadburcia lub barier powinna wynosić co najmniej 1 metr (39 $\frac{1}{2}$ cala) z zastrzeżeniem, że gdyby ta wysokość zakłócała normalne manewrowanie statkiem, to wysokość ta może być mniejsza, jeżeli Władza Administracyjna uzna, że zastosowano właściwą ochronę załogi.

(3) Odstęp najniższego pręta bariery od pokładu nie powinien przekraczać 230 milimetrów (9 cali). Inne pręty nie powinny być bardziej oddalone od siebie niż 380 milimetrów (15 cali). Jeżeli statek ma zaokrąglone mocnice, to podpory barier powinny być umieszczone na płaskiej części pokładu.

(4) Należy zastosować odpowiednie środki dla ochrony załogi (w formie barier, lin ochronnych, schodni lub przejść podpokładowych itd.) przy przechodzeniu do i z pomieszczeń mieszkalnych załogi, siłowni i innych pomieszczeń używanych w celu normalnej eksploatacji statku.

(5) Ładunek pokładowy przewożony na jakimkolwiek statku powinien być tak rozmieszczony, aby wszelkie otwory, które znajdują się w obrębie ładunku, a które umożliwiają dostęp do pomieszczeń załogi, siłowni i innych pomieszczeń używanych w celu normalnej eksploatacji statku, mogły być należycie zamknięte i zabezpieczone przed przedostawaniem się wody. Jeżeli nie ma wygodnego przejścia na pokładzie statku lub poniżej, to należy zastosować skuteczną ochronę załogi w postaci barier lub lin ochronnych nad ładunkiem pokładowym.

Prawidło 26.

Szczególne warunki wyznaczania wolnej burty statków typu „A”.

Szyby siłowni.

(1) Szyby siłowni na statkach typu „A”, określonych w prawidło 27, powinny być obudowane zamkniętą rufówką lub średniówką co najmniej przepisowej wysokości lub pokładówką równej wysokości i równoważnej wytrzymałości. Szyb siłowni może być nie osłonięty, jeżeli nie ma w nim otworów umożliwiających bezpośredni dostęp z pokładu wolnej burty do przedziału siłowni. Drzwi, odpowiadające wymaganiom prawidła 12, można jednak stosować w sztybach siłowni pod warunkiem, że prowadzą one do przestrzeni lub korytarza, które są tak samo mocno zbudowane jak szyb i są oddzielone od zejścia do siłowni drugimi drzwiami wodoszczelnymi ze stali lub innego równoważnego materiału.

Pomost i środki zapewniające dostęp do poszczególnych części statku.

(2) Na statku typu „A” należy zastosować odpowiednio skonstruowany wzdłużny, stały pomost, dostatecznej wytrzymałości, na poziomie pokładu nadbudówki między rufówką a średniówką lub pokładówką, jeśli taka istnieje. Zamiast pomostu można zastosować inne równoważne środki dostępu, takie jak przejścia pod pokładem, spełniające podobne zadanie jak pomost. Na statkach typu „A” bez średniówki należy zastosować odpowiadające wymaganiom Władzy Administracyjnej urządzenie służące do zabezpieczenia załogi w dostawaniu się do wszystkich części używanych do normalnej eksploatacji statku.

(3) Należy umożliwić bezpieczne i zdatne do użytku w każdej chwili dojście z poziomu pomostu do różnych pomieszczeń załogi oraz przejście pomiędzy pomieszczeniami załogi a przedziałem siłowni.

Luki.

(4) Luki nie osłonięte na pokładach wolnej burty i dziobówki lub na sztybach ekspansyjnych na statkach typu „A” powinny być wyposażone w wodoszczelne pokrywy ze stali lub innego równoważnego materiału.

Urządzenia odwadniające.

(5) Staki typu „A” z nadburciem powinny mieć co najmniej na połowie długości nie osłoniętej części pokładu otwartego barierki lub inne urządzenie umożliwiające odwadnianie pokładu. Górna krawędź mocnicy burtowej powinna być umieszczona tak nisko, jak to jest praktycznie możliwe.

(6) Jeżeli nadbudówki są połączone skrzyniami, należy zastosować barierki na całej długości nie osłoniętej części pokładu wolnej burty.

Rozdział III.

WOLNE BURTY.

Prawidło 27.

Typy statków.

(1) W celu obliczania wolnej burty statki dzieli się na statki typu „A” i typu „B”.

Statki typu „A”.

(2) Statek typu „A” jest statkiem projektowanym do przewożenia tylko płynnych ładunków masowych, w którym zbiorniki ładunkowe mają małe otwory zamykane zaopatrzonymi w uszczelki pokrywami ze stali lub materiału równoważnego. Statek taki powinien mieć następujące nieodłączne cechy:

- (a) wysoką wodoszczelność pokładu nie osłoniętego; i
- (b) wysoki stopień zabezpieczenia przeciw zatopieniu, wynikający z niskiego stopnia zatapialności przestrzeni zajętych ładunkiem i stopnia podziału grodziowego, jaki zwykle jest stosowany.

(3) Statek typu „A” o długości ponad 150 metrów (492 stopy) z przewidzianymi pustymi przedziałami w stanie załadowania do letniej wodnicy ładunkowej powinien wytrzymać zatopienie któregośkolwiek pustego przedziału, przy założeniu stopnia zatapialności równego 0,95 i utrzymać się na powierzchni w stanie równowagi uznanej przez Władzę Administracyjną za zadowalającą. Na statku o długości przekraczającej 225 metrów (738 stóp) przedział siłowni powinien być traktowany jako przedział zatapiany, lecz ze stopniem zatapialności równym 0,85. Przyjmując jako wskazówkę dla Władzy Administracyjnej można uważać następujące wartości graniczne za wystarczające:

- (a) wodnica awaryjna po zatopieniu przedziału znajduje się poniżej dolnej krawędzi każdego otworu, przez który może następować stopniowe zatapianie;
- (b) maksymalny kąt przechyłu powstały wskutek niesymetrycznego zatopienia jest rzędu 15 stopni;
- (c) wysokość metacentryczna w stanie zatopienia przedziału jest dodatnia.

(4) Statkowi typu „A” wyznacza się wolną burtę nie mniejszą aniżeli wynika to z tablicy „A” prawidła 28.

Statki typu „B”.

(5) Wszystkie statki, które nie odpowiadają postanowieniom ustępów (2) i (3) niniejszego prawidła odnoszącym się do statków typu „A” uważa się za statki typu „B”.

(6) Statkom typu „B”, które w położeniu 1 rodzaju mają luki wyposażone w pokrywy odpowiadające wymaganiom prawidła 15 (7) lub prawidła 16 wyznacza się, z wyjątkami określonymi w ustępach (7) do (10) niniejszego prawidła łącznie, wolną burtę według tablicy „B” prawidła 28.

(7) Każdemu statkowi typu „B” o ponad 100 metrów (328 stóp) długości można wyznaczyć wolną burtę mniejszą niż wymagana w ustępie (6) niniejszego prawidła pod warunkiem, że w odniesieniu do wartości tego zmniejszenia Władza Administracyjna uzna, że:

- (a) środki ochrony załogi są należyte,
- (b) urządzenia odwadniające są odpowiednie,
- (c) pokrywy luków w położeniu 1 i 2 rodzaju odpowiadają wymaganiom określonym w prawidła 16 i mają dostateczną wytrzymałość; należy zwrócić szczególną uwagę na ich urządzenia uszczelniające i zabezpieczające;
- (d) statek załadowany do letniej linii ładunkowej utrzymuje się na powierzchni w zadowalającym stanie równowagi po zatopieniu jednego dowolnego przedziału uszkodzonego, z wyłączeniem przedziału siłowni, przy założonym stopniu zatapialności tego przedziału równym 0,95;
- (e) w takim statku, jeżeli jego długość przekracza 225 metrów (738 stóp), przedział siłowni powinien być traktowany jako przedział zatopiony stopniem zatapialności równym 0,85.

Przyjmując jako wskazówkę dla Władzy Administracyjnej o do stosowania postanowień punktów (d) i (e) niniejszego ustępu, wartości graniczne podane w ustępie 3, punktach (a), (b) i (c), można uważać za wystarczające. Stosowne obliczenia mogą być oparte na następujących głównych założeniach:

- pionowy rozmiar uszkodzenia jest równy wysokości bocznej statku;
- głębokość uszkodzenia nie jest większa niż B/5;
- żadna z głównych poprzecznych grodzi nie jest uszkodzona;
- wysokość środka ciężkości ponad linią podstawową określa się uwzględniając ładunek jednorodny w ładowniach i 50 procent pełnej pojemności płynów i zapasów przeznaczonych na zużycie.

(8) W obliczeniach wolnych burt statków typu „B”, które odpowiadają wymaganiom ustępu (7) niniejszego prawidła, wartości określone w tablicy „B” prawidła 28 nie zostaną zmniejszone więcej niż o 60 procent różnicy między wartościami tabelarycznymi tablic „A” i „B” dla statków odpowiedniej długości.

(9) Zmniejszenie tabelarycznej wolnej burty dozwolone według ustępu (8) niniejszego prawidła można zwiększyć do całej różnicy między wartościami z tablicy „A” i tablicy „B” prawidła 28 pod warunkiem, że statek odpowiada wymaganiom prawideł 26 (1), (2), (3), (5) i (6), jak gdyby był statkiem typu „A”, a dodatkowo odpowiada wymaganiom ustępu (7) (a) do (d) niniejszego prawidła, z wyjątkiem tego, że postanowienie punktu (d), dotyczące zatopienia jednego dowolnego uszkodzonego przedziału, powinno być traktowane jako odnoszące się do zatopienia dwóch przedziałów sąsiadujących ze sobą w kierunku długości statku, z których jeden nie jest przedziałem siłowni. Każdy taki statek o długości ponad 225 metrów (738 stóp), załadowany do letniej linii ładunkowej, powinien utrzymać się na powierzchni w zadowalającym stanie równowagi również po zatopieniu wyłącznie przedziału siłowni przy założonym stopniu zatapialności równym 0,85.

(10) Statkom typu „B”, które w położeniu 1 rodzaju mają luki wyposażone w pokrywy, odpowiadające wymaganiom prawidła 15, z wyjątkiem jednakże wymagań ustępu (7), wy-

znacza się wolną burtę opartą na wartościach podanych w tablicy „B” prawidła 28, zwiększoną o wartości podane w poniższej tablicy:

Zwiększenie wolnej burty ponad tabelaryczną wolną burtę statków typu „B” z pokrywami luków nie odpowiadającymi wymaganiom prawidła 15(7) lub 16

| Długość statku (m) | Zwiększ. wolnej burty (mm) | Długość statku (m) | Zwiększ. wolnej burty (mm) | Długość statku (m) | Zwiększ. wolnej burty (mm) |
|--------------------|----------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|----------------------------|
| 108 i 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 pośrednich długości otrzymuje się za pomocą interpolacji liniowej. Wolne burty statków o długości większej niż 200 metrów zostaną określone przez Władzę Administracyjną.

Zwiększenie wolnej burty ponad tabelaryczną wolną burtę statków typu „B” z pokrywami luków nie odpowiadającymi wymaganiom prawidła 15(7) lub 16

| Długość statku (stopy) | Zwiększenie wolnej burty (cale) | Długość statku (stopy) | Zwiększenie wolnej burty (cale) |
|------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| 350 i poniżej | 2,0 | 510 | 9,6 |
| 360 | 2,3 | 520 | 10,0 |
| 370 | 2,6 | 530 | 10,4 |
| 380 | 2,9 | 540 | 10,7 |
| 390 | 3,3 | 550 | 11,0 |
| 400 | 3,7 | 560 | 11,4 |
| 410 | 4,2 | 570 | 11,8 |
| 420 | 4,7 | 580 | 12,1 |
| 430 | 5,2 | 590 | 12,5 |
| 440 | 5,8 | 600 | 12,8 |
| 450 | 6,4 | 610 | 13,1 |
| 460 | 7,0 | 620 | 13,4 |
| 470 | 7,6 | 630 | 13,6 |
| 480 | 8,2 | 640 | 13,9 |
| 490 | 8,7 | 650 | 14,1 |
| 500 | 9,2 | 660 | 14,3 |

Wolne burty statków pośrednich długości otrzymuje się za pomocą interpolacji liniowej.

Wolne burty statków o długości większej niż 660 stóp zostaną określone przez Władzę Administracyjną.

(11) Lichtenom, barkom i innym statkom bez własnego napędu należy wyznaczać wolną burłę zgodnie z wymaganiami niniejszych prawideł. Jeżeli jednak barki nie posiadają załóg, wymagania z prawideł 25, 26 (2) i (3) i 39 nie mają zastosowania. Barkom takim bez załogi, mającym na pokładzie wolnej burły tylko małe otwory zamykane zaopatrzone w uszczelki pokrywami ze stali lub z materiału równoważnego, można wyznaczyć wolną burłę o 25 procent mniejszą niż obliczona według niniejszych prawideł.

Prawidło 28.

Tablice wolnej burły.

Statki typu „A”.

(1) Tabelaryczną wolną burłę statków typu „A” należy określać według poniższej tablicy:

**Tablica „A”
Tablica wolnej burły statków typu „A”**

| Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) |
|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| 24 | 200 | 77 | 800 | 130 | 1632 |
| 25 | 208 | 78 | 814 | 131 | 1650 |
| 26 | 212 | 79 | 828 | 132 | 1667 |
| 27 | 225 | 80 | 841 | 133 | 1684 |
| 28 | 233 | 81 | 855 | 134 | 1702 |
| 29 | 242 | 82 | 869 | 135 | 1719 |
| 30 | 250 | 83 | 883 | 136 | 1736 |
| 31 | 258 | 84 | 897 | 137 | 1753 |
| 32 | 267 | 85 | 911 | 138 | 1770 |
| 33 | 275 | 86 | 926 | 139 | 1787 |
| 34 | 283 | 87 | 940 | 140 | 1803 |
| 35 | 292 | 88 | 955 | 141 | 1820 |
| 36 | 300 | 89 | 969 | 142 | 1837 |
| 37 | 308 | 90 | 984 | 143 | 1853 |
| 38 | 316 | 91 | 999 | 144 | 1870 |
| 39 | 325 | 92 | 1014 | 145 | 1886 |
| 40 | 334 | 93 | 1029 | 146 | 1903 |
| 41 | 344 | 94 | 1044 | 147 | 1919 |
| 42 | 354 | 95 | 1059 | 148 | 1935 |
| 43 | 364 | 96 | 1074 | 149 | 1952 |
| 44 | 374 | 97 | 1089 | 150 | 1968 |
| 45 | 385 | 98 | 1105 | 151 | 1984 |
| 46 | 396 | 99 | 1120 | 152 | 2000 |
| 47 | 408 | 100 | 1135 | 153 | 2016 |
| 48 | 420 | 101 | 1151 | 154 | 2032 |
| 49 | 432 | 102 | 1166 | 155 | 2048 |
| 50 | 443 | 103 | 1181 | 156 | 2064 |
| 51 | 455 | 104 | 1196 | 157 | 2080 |
| 52 | 467 | 105 | 1212 | 158 | 2096 |
| 53 | 478 | 106 | 1228 | 159 | 2111 |
| 54 | 490 | 107 | 1244 | 160 | 2126 |
| 55 | 503 | 108 | 1260 | 161 | 2141 |
| 56 | 516 | 109 | 1276 | 162 | 2155 |
| 57 | 530 | 110 | 1293 | 163 | 2169 |
| 58 | 544 | 111 | 1309 | 164 | 2184 |
| 59 | 559 | 112 | 1326 | 165 | 2198 |
| 60 | 573 | 113 | 1342 | 166 | 2212 |
| 61 | 587 | 114 | 1359 | 167 | 2226 |
| 62 | 600 | 115 | 1376 | 168 | 2240 |
| 63 | 613 | 116 | 1392 | 169 | 2254 |
| 64 | 626 | 117 | 1409 | 170 | 2268 |
| 65 | 639 | 118 | 1426 | 171 | 2281 |
| 66 | 653 | 119 | 1442 | 172 | 2294 |
| 67 | 666 | 120 | 1459 | 173 | 2307 |
| 68 | 680 | 121 | 1476 | 174 | 2320 |
| 69 | 693 | 122 | 1494 | 175 | 2332 |
| 70 | 706 | 123 | 1511 | 176 | 2345 |
| 71 | 720 | 124 | 1528 | 177 | 2357 |
| 72 | 733 | 125 | 1546 | 178 | 2369 |
| 73 | 746 | 126 | 1563 | 179 | 2381 |
| 74 | 760 | 127 | 1580 | 180 | 2393 |
| 75 | 773 | 128 | 1598 | 181 | 2405 |
| 76 | 786 | 129 | 1615 | 182 | 2416 |

| Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) |
|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| 183 | 2428 | 244 | 2973 | 305 | 3281 |
| 184 | 2440 | 245 | 2979 | 306 | 3285 |
| 185 | 2451 | 246 | 2986 | 307 | 3288 |
| 186 | 2463 | 247 | 2993 | 308 | 3292 |
| 187 | 2474 | 248 | 3000 | 309 | 3295 |
| 188 | 2486 | 249 | 3006 | 310 | 3298 |
| 189 | 2497 | 250 | 3012 | 311 | 3302 |
| 190 | 2508 | 251 | 3018 | 312 | 3305 |
| 191 | 2519 | 252 | 3024 | 313 | 3308 |
| 192 | 2530 | 253 | 3030 | 314 | 3312 |
| 193 | 2541 | 254 | 3036 | 315 | 3315 |
| 194 | 2552 | 255 | 3042 | 316 | 3318 |
| 195 | 2562 | 256 | 3048 | 317 | 3322 |
| 196 | 2572 | 257 | 3054 | 318 | 3325 |
| 197 | 2582 | 258 | 3060 | 319 | 3328 |
| 198 | 2592 | 259 | 3066 | 320 | 3331 |
| 199 | 2602 | 260 | 3072 | 321 | 3334 |
| 200 | 2612 | 261 | 3078 | 322 | 3337 |
| 201 | 2622 | 262 | 3084 | 323 | 3339 |
| 202 | 2632 | 263 | 3089 | 324 | 3342 |
| 203 | 2641 | 264 | 3095 | 325 | 3345 |
| 204 | 2650 | 265 | 3101 | 326 | 3347 |
| 205 | 2659 | 266 | 3106 | 327 | 3350 |
| 206 | 2669 | 267 | 3112 | 328 | 3353 |
| 207 | 2678 | 268 | 3117 | 329 | 3355 |
| 208 | 2687 | 269 | 3123 | 330 | 3358 |
| 209 | 2696 | 270 | 3128 | 331 | 3361 |
| 210 | 2705 | 271 | 3133 | 332 | 3363 |
| 211 | 2714 | 272 | 3138 | 333 | 3366 |
| 212 | 2723 | 273 | 3143 | 334 | 3368 |
| 213 | 2732 | 274 | 3148 | 335 | 3371 |
| 214 | 2741 | 275 | 3153 | 336 | 3373 |
| 215 | 2749 | 276 | 3158 | 337 | 3375 |
| 216 | 2758 | 277 | 3163 | 338 | 3378 |
| 217 | 2767 | 278 | 3167 | 339 | 3380 |
| 218 | 2775 | 279 | 3172 | 340 | 3382 |
| 219 | 2784 | 280 | 3176 | 341 | 3385 |
| 220 | 2792 | 281 | 3181 | 342 | 3387 |
| 221 | 2801 | 282 | 3185 | 343 | 3389 |
| 222 | 2809 | 283 | 3189 | 344 | 3392 |
| 223 | 2817 | 284 | 3194 | 345 | 3394 |
| 224 | 2825 | 285 | 3198 | 346 | 3396 |
| 225 | 2833 | 286 | 3202 | 347 | 3399 |
| 226 | 2841 | 287 | 3207 | 348 | 3401 |
| 227 | 2849 | 288 | 3211 | 349 | 3403 |
| 228 | 2857 | 289 | 3215 | 350 | 3406 |
| 229 | 2865 | 290 | 3220 | 351 | 3408 |
| 230 | 2872 | 291 | 3224 | 352 | 3410 |
| 231 | 2880 | 292 | 3228 | 353 | 3412 |
| 232 | 2888 | 293 | 3233 | 354 | 3414 |
| 233 | 2895 | 294 | 3237 | 355 | 3416 |
| 234 | 2903 | 295 | 3241 | 356 | 3418 |
| 235 | 2910 | 296 | 3246 | 357 | 3420 |
| 236 | 2918 | 297 | 3250 | 358 | 3422 |
| 237 | 2925 | 298 | 3254 | 359 | 3423 |
| 238 | 2932 | 299 | 3258 | 360 | 3425 |
| 239 | 2939 | 300 | 3262 | 361 | 3427 |
| 240 | 2946 | 301 | 3266 | 362 | 3428 |
| 241 | 2953 | 302 | 3270 | 363 | 3430 |
| 242 | 2959 | 303 | 3274 | 364 | 3432 |
| 243 | 2966 | 304 | 3278 | 365 | 3433 |

Wolne burty statków pośrednich długości określa się za pomocą interpolacji liniowej.

Wolne burty statków o długości większej niż 365 metrów zostaną określone przez Władzę Administracyjną.

Tablica „A”

Tablica wolnej burły statków typu „A”

| Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) | Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) | Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) |
|------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|
| 80 | 8.0 | 110 | 10.8 | 140 | 14.2 |
| 90 | 8.9 | 120 | 11.9 | 150 | 15.5 |
| 100 | 9.8 | 130 | 13.0 | 160 | 16.9 |

| Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) | Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) | Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) |
|------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|
| 170 | 18.3 | 520 | 82.7 | 870 | 122.1 |
| 180 | 19.8 | 530 | 84.5 | 880 | 122.7 |
| 190 | 21.3 | 540 | 86.3 | 890 | 123.4 |
| 200 | 22.9 | 550 | 88.0 | 900 | 124.0 |
| 210 | 24.5 | 560 | 89.6 | 910 | 124.6 |
| 220 | 26.2 | 570 | 91.1 | 920 | 125.2 |
| 230 | 27.8 | 580 | 92.6 | 930 | 125.7 |
| 240 | 29.5 | 590 | 94.1 | 940 | 126.2 |
| 250 | 31.1 | 600 | 95.5 | 950 | 126.7 |
| 260 | 32.8 | 610 | 96.9 | 960 | 127.2 |
| 270 | 34.6 | 620 | 98.3 | 970 | 127.7 |
| 280 | 36.3 | 630 | 99.6 | 980 | 128.1 |
| 290 | 38.0 | 640 | 100.9 | 990 | 128.6 |
| 300 | 39.7 | 650 | 102.1 | 1000 | 129.0 |
| 310 | 41.4 | 660 | 103.3 | 1010 | 129.4 |
| 320 | 43.2 | 670 | 104.4 | 1020 | 129.9 |
| 330 | 45.0 | 680 | 105.5 | 1030 | 130.3 |
| 340 | 46.9 | 690 | 106.6 | 1040 | 130.7 |
| 350 | 48.8 | 700 | 107.7 | 1050 | 131.0 |
| 360 | 50.7 | 710 | 108.7 | 1060 | 131.4 |
| 370 | 52.7 | 720 | 109.7 | 1070 | 131.7 |
| 380 | 54.7 | 730 | 110.7 | 1080 | 132.0 |
| 390 | 56.8 | 740 | 111.7 | 1090 | 132.3 |
| 400 | 58.8 | 750 | 112.6 | 1100 | 132.6 |
| 410 | 60.9 | 760 | 113.5 | 1110 | 132.9 |
| 420 | 62.9 | 770 | 114.4 | 1120 | 133.2 |
| 430 | 65.0 | 780 | 115.3 | 1130 | 133.5 |
| 440 | 67.0 | 790 | 116.1 | 1140 | 133.8 |
| 450 | 69.1 | 800 | 117.0 | 1150 | 134.0 |
| 460 | 71.1 | 810 | 117.8 | 1160 | 134.3 |
| 470 | 73.1 | 820 | 118.6 | 1170 | 134.5 |
| 480 | 75.1 | 830 | 119.3 | 1180 | 134.7 |
| 490 | 77.1 | 840 | 120.1 | 1190 | 135.0 |
| 500 | 79.0 | 850 | 120.7 | 1200 | 135.2 |
| 510 | 80.9 | 860 | 121.4 | | |

Wolne burty statków pośrednich długości określa się za pomocą interpolacji liniowej.

Wolne burty statków o długości większej niż 1200 stóp zostaną określone przez Władzę Administracyjną.

Statki typu „B”.

(2) Tabelaryczną wolną burtę statków typu „B” należy określać według poniższej tablicy:

Tablica „B”
Tablica wolnej burty statków typu „B”

| Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) |
|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| 24 | 200 | 45 | 385 | 66 | 659 |
| 25 | 208 | 46 | 396 | 67 | 674 |
| 26 | 217 | 47 | 408 | 68 | 689 |
| 27 | 225 | 48 | 420 | 69 | 705 |
| 28 | 233 | 49 | 432 | 70 | 721 |
| 29 | 242 | 50 | 443 | 71 | 738 |
| 30 | 250 | 51 | 455 | 72 | 754 |
| 31 | 258 | 52 | 467 | 73 | 769 |
| 32 | 267 | 53 | 478 | 74 | 784 |
| 33 | 275 | 54 | 490 | 75 | 800 |
| 34 | 283 | 55 | 503 | 76 | 816 |
| 35 | 292 | 56 | 516 | 77 | 835 |
| 36 | 300 | 57 | 530 | 78 | 850 |
| 37 | 308 | 58 | 544 | 79 | 868 |
| 38 | 316 | 59 | 559 | 80 | 887 |
| 39 | 325 | 60 | 573 | 81 | 905 |
| 40 | 334 | 61 | 587 | 82 | 923 |
| 41 | 344 | 62 | 601 | 83 | 942 |
| 42 | 354 | 63 | 615 | 84 | 960 |
| 43 | 364 | 64 | 629 | 85 | 978 |
| 44 | 374 | 65 | 644 | 86 | 996 |

| Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) |
|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| 87 | 1015 | 166 | 2640 | 245 | 3949 |
| 88 | 1034 | 167 | 2660 | 246 | 3965 |
| 89 | 1054 | 168 | 2680 | 247 | 3978 |
| 90 | 1075 | 169 | 2698 | 248 | 3992 |
| 91 | 1096 | 170 | 2716 | 249 | 4005 |
| 92 | 1116 | 171 | 2735 | 250 | 4018 |
| 93 | 1137 | 172 | 2754 | 251 | 4032 |
| 94 | 1154 | 173 | 2774 | 252 | 4045 |
| 95 | 1172 | 174 | 2795 | 253 | 4058 |
| 96 | 1190 | 175 | 2815 | 254 | 4072 |
| 97 | 1209 | 176 | 2835 | 255 | 4085 |
| 98 | 1229 | 177 | 2855 | 256 | 4098 |
| 99 | 1250 | 178 | 2875 | 257 | 4112 |
| 100 | 1271 | 179 | 2895 | 258 | 4125 |
| 101 | 1293 | 180 | 2915 | 259 | 4139 |
| 102 | 1315 | 181 | 2933 | 260 | 4152 |
| 103 | 1337 | 182 | 2952 | 261 | 4165 |
| 104 | 1359 | 183 | 2970 | 262 | 4177 |
| 105 | 1380 | 184 | 2988 | 263 | 4189 |
| 106 | 1401 | 185 | 3007 | 264 | 4201 |
| 107 | 1421 | 186 | 3025 | 265 | 4214 |
| 108 | 1440 | 187 | 3044 | 266 | 4227 |
| 109 | 1459 | 188 | 3062 | 267 | 4240 |
| 110 | 1479 | 189 | 3080 | 268 | 4252 |
| 111 | 1500 | 190 | 3098 | 269 | 4264 |
| 112 | 1521 | 191 | 3116 | 270 | 4276 |
| 113 | 1543 | 192 | 3134 | 271 | 4289 |
| 114 | 1565 | 193 | 3151 | 272 | 4302 |
| 115 | 1587 | 194 | 3167 | 273 | 4315 |
| 116 | 1609 | 195 | 3185 | 274 | 4327 |
| 117 | 1630 | 196 | 3202 | 275 | 4339 |
| 118 | 1651 | 197 | 3219 | 276 | 4350 |
| 119 | 1671 | 198 | 3235 | 277 | 4362 |
| 120 | 1690 | 199 | 3249 | 278 | 4373 |
| 121 | 1709 | 200 | 3264 | 279 | 4385 |
| 122 | 1729 | 201 | 3280 | 280 | 4397 |
| 123 | 1750 | 202 | 3296 | 281 | 4408 |
| 124 | 1771 | 203 | 3313 | 282 | 4420 |
| 125 | 1793 | 204 | 3330 | 283 | 4432 |
| 126 | 1815 | 205 | 3347 | 284 | 4443 |
| 127 | 1837 | 206 | 3363 | 285 | 4455 |
| 128 | 1859 | 207 | 3380 | 286 | 4467 |
| 129 | 1880 | 208 | 3397 | 287 | 4478 |
| 130 | 1901 | 209 | 3413 | 288 | 4490 |
| 131 | 1921 | 210 | 3430 | 289 | 4502 |
| 132 | 1940 | 211 | 3445 | 290 | 4513 |
| 133 | 1959 | 212 | 3460 | 291 | 4525 |
| 134 | 1979 | 213 | 3475 | 292 | 4537 |
| 135 | 2000 | 214 | 3490 | 293 | 4548 |
| 136 | 2021 | 215 | 3505 | 294 | 4560 |
| 137 | 2043 | 216 | 3520 | 295 | 4572 |
| 138 | 2065 | 217 | 3537 | 296 | 4583 |
| 139 | 2087 | 218 | 3554 | 297 | 4595 |
| 140 | 2109 | 219 | 3570 | 298 | 4607 |
| 141 | 2130 | 220 | 3586 | 299 | 4618 |
| 142 | 2151 | 221 | 3601 | 300 | 4630 |
| 143 | 2171 | 222 | 3615 | 301 | 4642 |
| 144 | 2190 | 223 | 3630 | 302 | 4654 |
| 145 | 2209 | 224 | 3645 | 303 | 4665 |
| 146 | 2229 | 225 | 3660 | 304 | 4676 |
| 147 | 2250 | 226 | 3675 | 305 | 4686 |
| 148 | 2271 | 227 | 3690 | 306 | 4695 |
| 149 | 2293 | 228 | 3705 | 307 | 4704 |
| 150 | 2315 | 229 | 3720 | 308 | 4714 |
| 151 | 2334 | 230 | 3735 | 309 | 4725 |
| 152 | 2354 | 231 | 3750 | 310 | 4736 |
| 153 | 2375 | 232 | 3765 | 311 | 4748 |
| 154 | 2396 | 233 | 3780 | 312 | 4757 |
| 155 | 2418 | 234 | 3795 | 313 | 4768 |
| 156 | 2440 | 235 | 3808 | 314 | 4779 |
| 157 | 2460 | 236 | 3821 | 315 | 4790 |
| 158 | 2480 | 237 | 3835 | 316 | 4801 |
| 159 | 2500 | 238 | 3849 | 317 | 4812 |
| 160 | 2520 | 239 | 3864 | 318 | 4823 |
| 161 | 2540 | 240 | 3880 | 319 | 4834 |
| 162 | 2560 | 241 | 3893 | 320 | 4844 |
| 163 | 2580 | 242 | 3906 | 321 | 4855 |
| 164 | 2600 | 243 | 3920 | 322 | 4866 |
| 165 | 2620 | 244 | 3934 | 323 | 4878 |

| Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) | Długość statku (m) | Wolna burta (mm) |
|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| 324 | 4890 | 338 | 5035 | 352 | 5180 |
| 325 | 4899 | 339 | 5045 | 353 | 5190 |
| 326 | 4909 | 340 | 5055 | 354 | 5200 |
| 327 | 4920 | 341 | 5065 | 355 | 5210 |
| 328 | 4931 | 342 | 5075 | 356 | 5220 |
| 329 | 4943 | 343 | 5086 | 357 | 5230 |
| 330 | 4955 | 344 | 5097 | 358 | 5240 |
| 331 | 4965 | 345 | 5108 | 359 | 5250 |
| 332 | 4975 | 346 | 5119 | 360 | 5260 |
| 333 | 4985 | 347 | 5130 | 361 | 5268 |
| 334 | 4995 | 348 | 5140 | 362 | 5276 |
| 335 | 5005 | 349 | 5150 | 363 | 5285 |
| 336 | 5015 | 350 | 5160 | 364 | 5294 |
| 337 | 5025 | 351 | 5170 | 365 | 5303 |

Wolne burty statków pośrednich długości określa się za pomocą interpolacji liniowej.

Wolne burty statków o długości większej niż 365 metrów zostaną określone przez Władzę Administracyjną.

Tablica „B”
Tablica wolnej burty statków typu „B”

| Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) | Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) | Długość statku (stopy) | Wolna burta (cale) |
|------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|
| 80 | 8.0 | 460 | 83.1 | 840 | 161.2 |
| 90 | 8.9 | 470 | 85.6 | 850 | 162.8 |
| 100 | 9.0 | 480 | 88.1 | 860 | 164.3 |
| 110 | 10.8 | 490 | 90.6 | 870 | 165.9 |
| 120 | 11.9 | 500 | 93.1 | 880 | 167.4 |
| 130 | 13.0 | 510 | 95.6 | 890 | 168.9 |
| 140 | 14.2 | 520 | 98.1 | 900 | 170.4 |
| 150 | 15.5 | 530 | 100.6 | 910 | 171.8 |
| 160 | 16.9 | 540 | 103.0 | 920 | 173.3 |
| 170 | 18.3 | 550 | 105.4 | 930 | 174.7 |
| 180 | 19.8 | 560 | 107.7 | 940 | 176.1 |
| 190 | 21.3 | 570 | 110.0 | 950 | 177.5 |
| 200 | 22.9 | 580 | 112.3 | 960 | 178.9 |
| 210 | 24.7 | 590 | 114.6 | 970 | 180.3 |
| 220 | 26.6 | 600 | 116.8 | 980 | 181.7 |
| 230 | 28.5 | 610 | 119.0 | 990 | 183.1 |
| 240 | 30.4 | 620 | 121.1 | 1000 | 184.4 |
| 250 | 32.4 | 630 | 123.2 | 1010 | 185.8 |
| 260 | 34.4 | 640 | 125.3 | 1020 | 187.2 |
| 270 | 36.5 | 650 | 127.3 | 1030 | 188.5 |
| 280 | 38.7 | 660 | 129.3 | 1040 | 189.8 |
| 290 | 41.0 | 670 | 131.3 | 1050 | 191.0 |
| 300 | 43.3 | 680 | 133.3 | 1060 | 192.3 |
| 310 | 45.7 | 690 | 135.3 | 1070 | 193.5 |
| 320 | 48.2 | 700 | 137.1 | 1080 | 194.8 |
| 330 | 50.7 | 710 | 139.0 | 1090 | 196.1 |
| 340 | 53.2 | 720 | 140.9 | 1100 | 197.3 |
| 350 | 55.7 | 730 | 142.7 | 1110 | 198.6 |
| 360 | 58.2 | 740 | 144.5 | 1120 | 199.9 |
| 370 | 60.7 | 750 | 146.3 | 1130 | 201.2 |
| 380 | 63.2 | 760 | 148.1 | 1140 | 202.3 |
| 390 | 65.7 | 770 | 149.8 | 1150 | 203.5 |
| 400 | 68.2 | 780 | 151.5 | 1160 | 204.6 |
| 410 | 70.7 | 790 | 153.2 | 1170 | 205.8 |
| 420 | 73.2 | 800 | 154.8 | 1180 | 206.9 |
| 430 | 75.7 | 810 | 156.4 | 1190 | 208.1 |
| 440 | 78.2 | 820 | 158.0 | 1200 | 209.3 |
| 450 | 80.7 | 830 | 159.6 | | |

Wolne burty statków pośrednich długości określa się za pomocą interpolacji liniowej.

Wolne burty statków o długości większej niż 1200 stóp zostaną określone przez Władzę Administracyjną.

Prawidło 29.

Poprawka wolnej burty statków o długości 100 metrów (328 stóp) i poniżej.

Tabelaryczną wolną burtę statków typu „B” o długości (L) 24 do 100 metrów (79 do 328 stóp), mających zamkniętą

nadbudówki o długości efektywnej do 35 procent długości statku należy zwiększyć o:

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

gdzie L = długość statku w metrach,

E = efektywna długość nadbudówki w metrach określona w prawidło 35;

albo

$$0,09 (328 - L) \left(0,35 - \frac{E}{L} \right) \text{ cali,}$$

gdzie L = długość statku w stopach,

E = efektywna długość nadbudówki w stopach określona w prawidło 35.

Prawidło 30.

Poprawka ze względu na współczynnik pełnotliwości kadłuba.

Jeżeli współczynnik pełnotliwości kadłuba (C_b) jest większy od 0,68, tabelaryczną wolną burtę określoną w prawidło 28, jeżeli ma ono zastosowanie, i przekształconą według prawideł 27 (8), 27 (10) i 29 należy pomnożyć przez

$$C_b + 0,68$$

1,36

Prawidło 31.

Poprawka ze względu na wysokość boczną.

(1) Jeżeli D jest większe niż $\frac{L}{15}$, wolną burtę należy

zwiększyć o wartość $\left(D - \frac{L}{15} \right) R$ w milimetrach, gdzie R jest

równe $\frac{L}{0,48}$ przy długości statku poniżej 120 metrów i o 250

przy długości statku 120 metrów i większej, albo o wartość

$\left(D - \frac{L}{15} \right) R$ w calach, gdzie R jest równe $\frac{L}{131,2}$ przy długo-

ści statku poniżej 393,6 stóp i o 3 przy długości statku 393,6 stóp i większej.

(2) Jeżeli D jest mniejsze od $\frac{L}{15}$, to nie zmniejsza się

wolnej burty. Jeżeli jednak statek ma nadbudówkę zamkniętą rozciągającą się w śródkrećciu na długości co najmniej 0,6 L albo skrzynię całkowitą, albo zestaw oddzielnie stojących nadbudówek zamkniętych i skrzyń, które ciągną się nieprzerwanie od dziobu do rufy, to wolną burtę należy zmniejszyć w sposób określony w ustępie (1) niniejszego prawidła.

(3) Jeżeli wysokość nadbudówki lub skrzyni jest mniejsza od wysokości przepisowej określonej w prawidło 33, to zmniejszenie następuje w stosunku wysokości rzeczywistej do przepisowej.

Prawidło 32.

Poprawka ze względu na położenie linii pokładowej.

Jeżeli wysokość boczna rzeczywista mierzona do górnej krawędzi linii pokładowej jest większa lub mniejsza niż D, różnicę między wysokościami należy dodać lub odjąć od wolnej burty.

Prawidło 33.

Przepisowa wysokość nadbudówki.

Przepisową wysokość nadbudówki określa poniższa tabela:

Wysokość przepisowa (w metrach)

| L (metry) | Szaniec | Wszystkie inne nadbudówki |
|----------------|---------|---------------------------|
| 30 lub mniej | 0,90 | 1,80 |
| 75 | 1,20 | 1,80 |
| 125 lub więcej | 1,80 | 2,30 |

Wysokość przepisowa (w stopach)

| L (stopy) | Szaniec | Wszystkie inne nadbudówki |
|----------------|---------|---------------------------|
| 98,5 lub mniej | 3,0 | 5,9 |
| 246 | 3,9 | 5,9 |
| 410 lub więcej | 5,9 | 7,5 |

Wysokość przepisową statku pośredniej długości uzyskuje się za pomocą interpolacji liniowej.

Prawidło 34.

Długość nadbudówki.

(1) Z wyjątkiem postanowień ujętych w ustępie (2) niniejszego prawidła, długością nadbudówki (S) jest średnia długość tych części nadbudówki, które leżą w obrębie długości statku (L).

(2) Jeżeli gródź końcowa nadbudówki zamkniętej przedstawia wypukłość regularną począwszy od ścian bocznych tej nadbudówki, to długość takiej nadbudówki może być zwiększona na zasadzie równoważnej grodzi płaskiej.

Zwiększenie to powinno być równe dwóm trzecim strzałki krzywizny. Największa strzałka, którą można brać pod uwagę, jest równa połowie szerokości nadbudówki w punkcie przecięcia się wypukłej grodzi nadbudówki z jej ścianą boczną.

Prawidło 35.

Efektywna długość nadbudówki.

(1) Z wyjątkiem postanowień ujętych w ustępie (2) niniejszego prawidła, efektywną długością (E) zamkniętej nadbudówki o przepisowej wysokości jest jej rzeczywista długość.

(2) We wszystkich przypadkach, gdy zamknięta nadbudówka o przepisowej wysokości ma mniejszą szerokość niż odpowiednia szerokość statku, dozwolona postanowieniami prawidła 3 (10), jej efektywną długością będzie długość przekształcona w stosunku b/B_s , gdzie

„b” — szerokość nadbudówki w środku jej długości i

„ B_s ” — szerokość statku w środku długości nadbudówki.

Jeżeli nadbudówka w pewnej części swojej długości jest węższa od statku, to tę zmianę należy zastosować tylko do tej części.

(3) Jeżeli wysokość zamkniętej nadbudówki jest mniejsza niż przepisowa, efektywną długością jest jej długość rzeczywista zmniejszona w stosunku wysokości rzeczywistej do wysokości przepisowej. Jeżeli wysokość jest większa niż przepisowa, nie wolno dokonywać żadnych zwiększeń efektywnej długości nadbudówek.

(4) Efektywną długością szanca posiadającego przednia gródź bez otworów jest jego długość rzeczywista, lecz nie więcej niż 0,6 L. Jeżeli jego przednia gródź ma otwory, szaniec należy uważać za rufówkę o mniejszej wysokości niż przepisowa.

(5) Nadbudówki nie zamknięte traktuje się jako mające efektywną długość równą zeru.

Prawidło 36.

Skrzynie.

(1) Skrzynię albo inną podobną budowę, która nie sięga do burt statku, należy uważać za odpowiadającą wymaganiom pod następującymi warunkami:

(a) skrzynia jest przynajmniej takiej wytrzymałości jak nadbudówka;

(b) luki są na pokładzie skrzyni, a ich zrębnice i pokrywy odpowiadają wymaganiom prawideł 13 do 16, oraz szerokość mocnicy pokładu skrzyni zapewnia dostateczne przejścia oraz wystarczającą sztywność wzdłużną. Małe otwory z zamknięciami wodoszczelnymi mogą jednak być dozwolone w pokładzie wolnej burty;

(c) stała platforma do pracy, rozciągająca się wzdłuż statku, zaopatrzona w barierki ochronne, którą stanowi pokład skrzyni albo oddzielne skrzynie połączone z nadbudówkami za pomocą stałych pomostów;

(d) przewody wentylacyjne są chronione przez skrzynię, wodoszczelne pokrywy albo inne środki równorzędne;

(e) barierki są umieszczone na nie osłoniętych częściach pokładu wolnej burty wzdłuż skrzyni przynajmniej na połowie ich długości;

(f) szyby maszynowe są chronione przez skrzynię, przez nadbudówkę o wysokości co najmniej przepisowej albo przez pokładówkę tej samej wysokości i równorzędnej wytrzymałości;

(g) szerokość skrzyni wynosi co najmniej 60 procent szerokości statku;

(h) jeżeli nie ma żadnej nadbudówki, to długość skrzyni jest równa co najmniej 0,6 L.

(2) Efektywna długość odpowiedniej skrzyni jest równa jej długości całkowitej zmniejszonej w stosunku jej szerokości średniej do B.

(3) Wysokością przepisową skrzyni jest wysokość przepisowa nadbudówki z pominięciem szanca.

(4) Jeżeli wysokość skrzyni jest mniejsza niż wysokość przepisowa, to jej efektywną długość zmniejsza się w stosunku wysokości rzeczywistej do przepisowej. Jeżeli wysokość zrębnic łuku na pokładzie skrzyni jest mniejsza niż wymagana według prawidła 15 (1), to rzeczywistą wysokość skrzyni zmniejsza się odpowiednio do różnicy między rzeczywistą a wymaganą wysokością zrębnicy łuku.

Prawidło 37.

Potrącenie dla nadbudówek i skrzyń.

(1) Jeżeli efektywna długość nadbudówek i skrzyń jest równa L, to zmniejszenie wolnej burty wynosi 350 milimetrów dla statku o długości 24 metry, 860 milimetrów dla statku o długości 85 metrów i 1070 milimetrów dla statku o długości 122 metry i większej (14 cali dla statku o długości 79 stóp, 34 cale dla 279 stóp długości i 42 cale dla statku o długości 400 stóp i większej). Zmniejszenie wolnej burty dla pośrednich długości statku uzyskuje się za pomocą interpolacji liniowej.

(2) Jeżeli całkowita efektywna długość nadbudówek i skrzyń jest mniejsza niż 1,0 L, potrącenie jest procentem

otrzymanym z jednej z następujących tabel:

Procent zmniejszenia wolnej burty dla statków typu „A”

| Procent zmniejszenia dla wszystkich typów nadbudówek | Całkowita efektywna długość nadbudówek i skrzyń | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1,0L |
| | 0 | 7 | 14 | 21 | 31 | 41 | 52 | 63 | 75,3 | 87,7 | 100 |

Wartości procentowe dla pośrednich długości nadbudówek uzyskuje się za pomocą interpolacji liniowej.

Procent zmniejszenia wolnej burty dla statków typu „B”

| Statki z dziobówką i bez oddzielnej średniówki | Linia | Całkowita efektywna długość nadbudówek i skrzyń | | | | | | | | | | |
|--|-------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1,0L |
| Statki z dziobówką i z oddzielną średniówką | I | 0 | 5 | 10 | 15 | 23,5 | 32 | 46 | 63 | 75,3 | 87,7 | 100 |
| | II | 0 | 6,3 | 12,7 | 19 | 27,5 | 36 | 46 | 63 | 75,3 | 87,7 | 100 |

Wartości procentowe dla pośrednich długości nadbudówek uzyskuje się za pomocą interpolacji liniowej.

(3) Dla statków typu „B”:

- (a) Jeżeli efektywna długość średniówki jest mniejsza niż 0,2 L, wartości procentowe otrzymuje się za pomocą interpolacji liniowej między liniami I i II.
- (b) Jeżeli efektywna długość dziobówki jest większa niż 0,4 L, wartości procentowe otrzymuje się z linii II.
- (c) Jeżeli efektywna długość dziobówki jest mniejsza niż 0,07 L, powyższe wartości procentowe zmniejsza się w stosunku:

$$5 \cdot \frac{(0,07 L - f)}{0,07 L},$$

gdzie f jest efektywną długością dziobówki.

Prawidło 38.

Wznios pokładu.

Postanowienia ogólne.

(1) Wznios mierzy się od pokładu przy burcie do linii odniesienia wykreślonej równoległe do stępki i stycznej do linii wzniosu na śródkręciu.

(2) Wznios pokładu statków zaprojektowanych z przebiegiem konstrukcyjnym mierzy się w stosunku do linii odniesienia wykreślonej równoległe do wodnicy konstrukcyjnej.

(3) Wznios pokładu statków gładkopokładowych i statków z oddzielnymi nadbudówkami mierzy się na pokładzie wolnej burty.

(4) Wznios pokładu statków o nietypowym kształcie górnej części kadłuba, które mają uskok lub załamanie pokładu, rozpatruje się w stosunku do równoważnej wysokości bocznej w środku statku.

(5) Wznios pokładu statków z nadbudówką przepisowej wysokości, która rozciąga się na całej długości pokładu wolnej burty, mierzy się na pokładzie nadbudówki. Jeżeli wysokość nadbudówki jest większa niż przepisowa, najmniejszą różnicę (Z) między rzeczywistą a przepisową wysokością dodaje się do każdej rzędnej końcowej.

W podobny sposób zwiększa się rzędne pośrednie w odległościach 1/6 L i 1/3 L od pionu dziobowego lub rufowego, odpowiednio o wartości 0,444 Z i 0,111 Z.

(6) Jeżeli pokład zamkniętej nadbudówki ma co najmniej taki sam wznios jak nie osłonięty pokład wolnej burty, to wzniosu osłoniętej części pokładu wolnej burty nie uwzględnia się.

(7) Jeżeli zamknięta rufówka lub dziobówka ma wysokość przepisową lub większą, a jej wznios jest większy niż wznios pokładu wolnej burty, zwiększa się wznios pokładu wolnej burty zgodnie z postanowieniami ustępu (12) niniejszego paragrafu.

Przepisowa linia wzniosu pokładu.

8) Rzędne przepisowej linii wzniosu podane są w następującej tabelicy:

Przepisowa linia wzniosu pokładu

(Długość statku L w metrach)

| | Pozycja | Rzędna (w milimetrach) | Współczynnik |
|------------------------|--------------------|--|--------------|
| Rufowa połowa statku | Pion rufowy (PR) | $25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$ | 1 |
| | 1/6 L od PR | $11,1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$ | 3 |
| | 1/3 L od PR | $2,8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$ | 3 |
| | Śródkręcie | 0 | 1 |
| Dziobowa połowa statku | Śródkręcie | 0 | 1 |
| | 1/3 L od PD | $5,6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$ | 3 |
| | 1/6 L od PD | $22,2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$ | 3 |
| | Pion dziobowy (PD) | $50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$ | 1 |

Przepisowa linia wzniosu pokładu

(Długość statku L w stopniach)

| | Pozycja | Rzędna (w calach) | Współczynnik |
|------------------------|--------------------|-------------------|--------------|
| Rufowa połowa statku | Pion rufowy (PR) | $0,1 L + 10$ | 1 |
| | 1/6 L od PR | $0,0444 L + 4,44$ | 3 |
| | 1/3 L od PR | $0,0111 L + 1,11$ | 3 |
| | Śródkręcie | 0 | 1 |
| Dziobowa połowa statku | Śródkręcie | 0 | 1 |
| | 1/3 L od PD | $0,0222 L + 2,22$ | 3 |
| | 1/6 L od PD | $0,0888 L + 8,88$ | 3 |
| | Pion dziobowy (PD) | $0,2 L + 20$ | 1 |

Miara odchylenia od przepisowej linii wzniosu pokładu.

(9) Jeżeli linia wzniosu różni się od przepisowej, to cztery rzędne linii wzniosu dziobowej lub rufowej połowy statku mnoży się przez odpowiednie współczynniki podane w ostatniej kolumnie tabelicy rzędnych ustępu 8. Ósma część różnicy między sumą iloczynów w ten sposób otrzymaną a sumą iloczynów odpowiadających wartościom przepisowym wzniosu określa niedomiar lub nadmiar wzniosu w dziobowej lub rufowej połowie statku. Średnia arytmetyczna wartości w ten sposób uzyskanych określa nadmiar lub niedomiar wzniosu pokładu.

(10) Jeżeli nadmiar wzniosu znajduje się w rufowej połowie i niedomiar w dziobowej połowie, nie przyznaje się zmniejszenia wolnej burty za nadmiar wzniosu w rufowej połowie, lecz uwzględnia się tylko niedomiar w dziobowej połowie statku.

(11) Jeżeli nadmiar wzniosu znajduje się w dziobowej połowie, a niedomiar w rufowej połowie przekracza 75 procent wzniosu przepisowego, to przyjmuje się pod uwagę nadmiar wzniosu; jeżeli niedomiar wzniosu w rufowej połowie jest większy niż 50 procent wzniosu przepisowego, to nie uwzględnia się nadmiaru wzniosu dziobowego. Jeżeli wznios rufowy jest w granicach od 50 do 75 procent wartości przepisowej, to dopuszcza się poprawki pośrednie za nadmiar wzniosu dziobowego.

(12) Jeżeli ze względu na rufówkę lub dziobówkę uwzględnia się poprawkę na wznios, to należy zastosować następujący wzór:

$$s = \frac{y L'}{3 L},$$

gdzie s = poprawka ze względu na wznios, którą należy odjąć od niedomiaru lub dodać do nadmiaru wzniosu,

y = różnica między rzeczywistą a przepisową wysokością nadbudówki na końcu wzniosu,

L' = średnia długość zamkniętej części rufówki lub dziobówki aż do maksymalnej długości 0,5 L ,

L = długość statku, określona w prawie 3 (1) niniejszego załącznika.

Powyższy wzór daje krzywą w kształcie paraboli stycznej do krzywej wzniosu rzeczywistego pokładu wolnej burty i przecinającą rzędną końcową w punkcie poniżej pokładu nadbudówki w odległości od tego pokładu równej przepisowej wysokości nadbudówki. Pokład nadbudówki nie powinien w żadnym punkcie znajdować się ponad tą krzywą na mniejszej wysokości niż przepisowa. Tej krzywej należy używać do określenia linii wzniosu dla dziobowej i rufowej połowy statku.

Poprawka dla odchyleń od przepisowej linii wzniosu pokładu.

(13) Poprawkę wzniosu wzdłużnego statku stanowi niedomiar lub nadmiar wzniosu (patrz ustęp (9) do (11) niniejszego prawa) pomnożony przez:

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

gdzie S jest całkowitą długością zamkniętej nadbudówki.

Poprawka ze względu na niedomiar wzniosu pokładu.

(14) Jeżeli wznios pokładu jest mniejszy od przepisowego, poprawkę ze względu na niedomiar wzniosu (patrz ustęp (13) niniejszego prawa) dodaje się do wolnej burty.

Poprawka ze względu na nadmiar wzniosu pokładu.

(15) Na statkach, gdzie nadbudówka zamknięta obejmuje przestrzeń 0,1 L przed środkiem do 0,1 L za środkiem statku, poprawkę ze względu na nadmiar wzniosu obliczoną zgodnie z ustępem (13) niniejszego prawa odejmuje się od wolnej burty. Na statkach, na których nie ma żadnej zamkniętej nadbudówki na śródookręciu, nie należy dokonywać żadnych zmniejszeń wolnej burty. Jeżeli zamknięta nadbudówka obejmuje mniej niż 0,1 L przed środkiem i 0,1 L za środkiem statku, poprawkę otrzymuje się za pomocą interpolacji liniowej. Największa poprawka ze względu na nadmiar wzniosu wynosi 125 milimetrów na każde 100 metrów długości statku (1½ cala na każde 100 stóp długości statku).

Prawidło 39.

Minimalna wysokość dziobu.

(1) Wysokość dziobu, określona jako pionowa odległość mierzona na pionie dziobowym, między wodnicą, odpowiadającą wyznaczonej letniej wolnej burcie i wyznaczonemu przegłębieniu konstrukcyjnemu, a górną powierzchnią nie osłoniętego pokładu przy burcie, nie powinna być mniejsza niż:

dla statków poniżej 250 metrów długości:

$$56 L \left(1 - \frac{L}{500}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ milimetrów}$$

dla statków o długości 250 metrów i większej:

$$7000 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ milimetrów,}$$

gdzie L jest długością statku w metrach,

C_b jest współczynnikiem pełnotliwości kadłuba, którego nie można przyjąć poniżej 0,68,

lub

dla statków poniżej 820 stóp długości:

$$0,672 L \left(1 - \frac{L}{1640}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ cali,}$$

dla statków o długości 820 stóp i większej:

$$275,6 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ cali,}$$

gdzie L jest długością statku w stopach,

C_b jest współczynnikiem pełnotliwości kadłuba, którego nie można przyjąć poniżej 0,68.

(2) Jeżeli wysokość dziobu przepisana w ustępie (1) niniejszego prawa otrzymuje się dzięki wzniosowi pokładu, wznios ten powinien się rozciągać na co najmniej 15 procent długości statku mierzonej od pionu dziobowego. Jeżeli otrzymuje się ją przez zastosowanie nadbudówki, nadbudówka taka powinna rozciągać się od dziobnicy do punktu leżącego co najmniej 0,07 L od pionu dziobowego i odpowiadać następującym wymaganiam:

(a) na statkach do 100 metrów (328 stóp) długości powinna być zamknięta, jak to określono w prawie 3 (10), i

(b) na statkach powyżej 100 metrów (328 stóp) długości nie jest konieczne spełnienie wymagań prawa 3 (10), lecz powinna być wyposażona w środki zamknięć odpowiadające wymaganiom Władzy Administracyjnej.

(3) Władza Administracyjna może wyrazić zgodę na odstąpienie dla statków, które ze względu na wyjątkowe wymagania eksploatacyjne nie mogą odpowiadać wymaganiom ustępów (1) i (2) niniejszego prawa.

Prawidło 40.

Minimalne wolne burty.

Letnia wolna burta.

(1) Minimalna letnia wolna burta jest wolną burcią uzyskaną z tablic w prawie 28 przez wprowadzenie poprawek z prawa 27, jeśli ma ono zastosowanie, 29, 30, 31, 32, 37, 38 i 39, jeśli ono ma również zastosowanie.

(2) Wolna burta w wodzie słonej, obliczona zgodnie z ustępem (1) niniejszego prawa, lecz bez poprawki ze względu na położenie linii pokładowej przewidzianej w prawie 32, nie może być mniejsza niż 50 milimetrów (2 cale).

Statki mające w położeniu 1 rodzaju luki zaopatrzone w pokrywy nie odpowiadające wymaganiom prawideł 15 (7), 16 lub 26 powinny mieć wolną burtę nie mniejszą niż 150 milimetrów (6 cali).

Tropikalna wolna burta.

(3) Minimalną wolną burtę w strefie tropikalnej otrzymuje się przez zmniejszenie letniej wolnej burty o jedną czterdziestą ósmą (1/48) zanurzenia letniego, mierzonego od górnej krawędzi stępki do środka kręgu wolnej burty.

(4) Wolna burta w wodzie słonej, obliczona zgodnie z ustępem (1) niniejszego prawidła, lecz bez poprawki ze względu na położenie linii pokładowej, przewidzianej w prawidło 32, nie powinna być mniejsza niż 50 milimetrów (2 cale). Na statkach mających w położeniu 1 rodzaju luki z pokrywami, które nie odpowiadają wymaganiom prawideł 15 (7), 16 lub 26, wolna burta nie powinna być mniejsza niż 150 milimetrów (6 cali).

Zimowa wolna burta.

(5) Minimalną zimową wolną burtę otrzymuje się przez dodanie do letniej wolnej burty jednej czterdziestej ósmej (1/48) zanurzenia letniego, mierzonego od górnej krawędzi stępki do środka kręgu wolnej burty.

Zimowa wolna burta na Atlantyku Północnym.

(6) Minimalna wolna burta statków o długości nie większej niż 100 metrów (328 stóp), wchodzących na jakąkolwiek część Atlantyku Północnego, określoną w prawidło 52 (załącznik II), podczas okresu zimowego, jest równa zimowej wolnej burcie zwiększonej o 50 milimetrów (2 cale). Dla innych statków zimowa wolna burta na Atlantyku Północnym jest równa wolnej burcie zimowej.

Wolna burta dla wody słodkiej.

(7) Minimalną wolną burtę dla wody słodkiej o gęstości równej jedności otrzymuje się przez zmniejszenie minimalnej wolnej burty w wodzie słonej o wartość:

$$\frac{V}{40 T}$$

centymetrów (cali),

gdzie V = wyporność w wodzie słonej w tonach, odpowiadająca letniej wodnicy ładunkowej,

T = tony na centymetr (cal) zanurzenia w wodzie słonej, odpowiadającego letniej wodnicy ładunkowej.

(8) Jeżeli wyporność odpowiadająca letniej wodnicy ładunkowej nie może być w sposób pewny stwierdzona, zmniejszenie wolnej burty powinno być równe jednej czterdziestej ósmej zanurzenia letniego, zmierzonego od górnej krawędzi stępki do środka kręgu wolnej burty.

Rozdział IV.

WYMAGANIA SZCZEGÓLNE DLA STATKÓW Z WYZNACZONYMI DRZEWNymi WOLNYMI BURTAMI

Prawidło 41.

Zastosowanie niniejszego rozdziału.

Prawidła 42 do 45 mają zastosowanie tylko do statków, którym wyznaczono drzewne linie ładunkowe.

Prawidło 42.

Określenia.

(1) Ładunek pokładowy drewna. Wyrażenie „ładunek pokładowy drewna” oznacza ładunek drewna przewożony na nie osłoniętej części pokładu wolnej burty lub nadbudówki. Wyrażenie to nie obejmuje masy drzewnej ani podobnych ładunków.

(2) Drzewna linia ładunkowa. Ładunek pokładowy drewna może być uważany za dający statkowi pewną dodatkową pływalność i większy stopień ochrony przed działaniem morza. Z tej przyczyny statki przewożące ładunek pokładowy drewna mogą uzyskać zmniejszenie wolnej burty, którą oblicza się zgodnie z postanowieniami prawidła 45 i oznacza się na burtach statku zgodnie z postanowieniami prawidła 6 (3) i (4). Aby jednak taką szczególną wolną burtę można było przyznać i używać, ładunek pokładowy drewna powinien odpowiadać pewnym warunkom określonym w prawidło 44, a sam statek powinien także odpowiadać pewnym warunkom co do swojej konstrukcji, ustalonym w prawidło 43.

Prawidło 43.

Konstrukcja statku.

Nadbudówka.

(1) Statek powinien mieć dziobówkę co najmniej przepisowej wysokości i długości nie mniejszej niż 0,07 L. Poza tym, jeśli statek ma długość mniejszą niż 100 metrów (328 stóp), to powinien mieć rufówkę co najmniej przepisowej wysokości lub pokład szancowy z pokładówką lub inne mocne stalowe przykrycie co najmniej tej samej całkowitej wysokości.

Zbiorniki dna podwójnego.

(2) Zbiorniki dna podwójnego położone w obrębie śródokręcia na długości równej połowie długości statku powinny mieć grodziowy podział wzdłużny odpowiednio wodoszczelny.

Nadburcia.

(3) Statek powinien mieć albo stałe nadburcia o wysokości co najmniej 1 metra (39¹/₂ cala), szczególnie dobrze usztywnione w górnej części i podparte mocnymi stojakami, zamocowanymi do pokładu, oraz zaopatrzone w niezbędne furty odwadniające albo odpowiednie barierki tej samej wysokości i szczególnie mocnej konstrukcji.

Prawidło 44.

Sztauowanie.

Postanowienia ogólne.

(1) Otwory w pokładzie nie osłoniętym, na którym sztauuje się ładunek pokładowy, powinny być starannie zamknięte i uszczelnione. Przewody wentylacyjne 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 ograniczającej nadbudówki, ładunek drewna powinien rozciągać się co najmniej do rufowego końca najdalej do rufy wysuniętego łuku. Drewno należy układać możliwie starannie co najmniej do poziomu przepisowej wysokości nadbudówki.

(3) Na statkach piywajcych zimą w zimowej strefie okresowej wysokość ładunku pokładowego ponad pokładem nie powinna przekraczać jednej trzeciej największej szerokości statku.

(4) Ładunek pokładowy drewna powinien być ułożony warcie, umocowany i zabezpieczony. W żadnym wypadku nie powinien przeszkadzać w nawigacji i eksploatacji statku.

Stojaki.

(5) Jeżeli rodzaj drewna wymaga zastosowania stojaków, powinny one być dostatecznie mocne przy uwzględnieniu szerokości statku; odstęp między nimi powinien odpowiadać długości i rodzajowi przewożonego drewna, nie powinien jednak przekraczać 3 metrów (9,8 stóp). Należy przewidzieć mocne kątowniki lub metalowe gniazdzka przytwierdzone do mocnicy lub równie skuteczne środki do umocowania stojaków.

Wiązadła.

(6) Ładunek pokładowy drewna powinien być na całej swej długości solidnie umocowany oddzielnymi wzdłużnymi wiązadłami, odległymi od siebie nie więcej niż 3 metry (9,8 stóp). Ucha tych wiązadeł powinny być odpowiednio przytwierdzone do mocnicy burtowej lub pokładowej w odstępach nie większych niż 3 metry (9,8 stóp). Odstęp między końcową grodzią nadbudówki a pierwszym uchem nie powinien być większy niż 2 metry (6,6 stóp). Ucha i wiązadła powinny znajdować się w odległości 0,6 metra (23 1/2 cala) od 1,5 metra (4,9 stóp) od końców ładunku pokładowego drewna, jeżeli nie ma grodzi.

(7) Wiązadła powinny być z łańcucha grubości co najmniej 19 milimetrów (3/4 cala) o krótkich ogniwach lub giętkiej liny stalowej tej samej wytrzymałości oraz wyposażone w haki odrzutne i ściągacze śrubowe, dostępne w każdej chwili. Wiązadła z liny stalowej powinny mieć krótki odcinek łańcucha o długich ogniwach do regulowania długości wiązadeł.

(8) Jeżeli długość drewna jest mniejsza niż 3,6 metra (11,8 stóp), to odległość między wiązadłami powinna być mniejsza lub też należy zastosować inne odpowiednie urządzenia stosownie do długości drewna.

(9) Cały osprzęt potrzebny do umocowania wiązadeł powinien mieć wytrzymałość odpowiadającą wytrzymałości tych wiązadeł.

Stateczność.

(10) Należy przedsięwziąć wystarczające środki dla zapewnienia należytego zapasu stateczności we wszystkich etapach podróży przy uwzględnieniu przyrostu obciążenia powstałego wskutek wchłaniania wody, oblodzenia i strat obciążenia, takich jak straty spowodowane zużyciem paliwa i zapasów.

Ochrona załogi, dostęp do siłowni itp.

(11) Poza wymaganiami prawidła 25 (5) niniejszego załącznika należy po każdej stronie ładunku pokładowego umieścić barierki lub liny ochronne w odległości nie większej niż 330 milimetrów (13 cali) jedna nad drugą i do wysokości co najmniej 1 metra (39 1/2 cala) ponad ładunek.

Urządzenia sterowe.

(12) Urządzenia sterowe powinny być skutecznie chronione przed uszkodzeniem przez ładunek i jeżeli to jest

praktycznie możliwe, powinny być dostępne we wszystkich warunkach. Należy przedsięwziąć skuteczne środki dla umożliwienia sterowania w razie uszkodzenia głównych urządzeń sterowych.

Prawidło 45.

Obliczenie wolnej burty.

(1) Minimalne letnie wolne burty oblicza się zgodnie z prawidłami 27 (5), 27 (6), 27 (11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 i 38 z zastrzeżeniem, że wartości procentowe podane w prawidła 37 zastępuje się następującymi:

| | Całkowita efektywna długość nadbudówek | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1,0L |
| Procent potrącenia dla nadbudówek wszystkich typów | 20 | 31 | 42 | 53 | 64 | 70 | 76 | 82 | 88 | 94 | 100 |

Wartości procentowe dla pośrednich długości nadbudówek otrzymuje się za pomocą interpolacji liniowej.

(2) Zimową drzewną wolną burtę uzyskuje się dodając do letniej drzewnej wolnej burty jedną trzydziestą szóstą (1/36) zanurzenia konstrukcyjnego odpowiadającego letniej drzewnej wolnej burcie.

(3) Zimowa drzewna wolna burta dla Atlantyku Północnego jest taka sama, jak zimowa wolna burta dla Atlantyku Północnego określona w prawidła 40 (6).

(4) Tropikalną drzewną wolną burtę uzyskuje się odejmując od letniej drzewnej wolnej burty jedną czterdziestą ósmą zanurzenia konstrukcyjnego odpowiadającego letniej drzewnej wolnej burcie.

(5) Wolną burtę drzewną dla wody słodkiej oblicza się zgodnie z prawidła 40 (7), biorąc za podstawę letnią drzewną linię ładunkową.

ZAŁĄCZNIK II.

STREFY, OBSZARY I OKRESY

Strefy i obszary w niniejszym załączniku oparte są w zasadzie na następujących kryteriach:

Letnie — nie więcej niż 10 procent wiatrów o sile 8 stopni w skali Beauforta (34 węzły) lub większej.

Tropikalne — nie więcej niż 1 procent wiatrów o sile 8 stopni w skali Beauforta (34 węzły) lub większej. Nie więcej niż jeden sztorm tropikalny w ciągu 10 lat na obszarze 5 stopni geograficznych w kwadracie w jakimkolwiek miesiącu kalendarzowym.

Z przyczyn praktycznych na niektórych poszczególnych obszarach uznaje się za dopuszczalne pewne odchylenia.

Do niniejszego załącznika dołączono mapę dla zilustrowania stref i obszarów określonych poniżej.

Prawidło 46.

Północne zimowe strefy i obszary okresowe.

(1) I i II zimowa strefa okresowa Atlantyku Północnego.

(a) I zimowa strefa okresowa Atlantyku Północnego jest ograniczona południkiem 50°W od wybrzeża Grenlandii do 45°N, następnie równoleżnikiem 45°N aż do 15°W, stąd

południkiem 15°W do 60°N , a następnie równoleżnikiem 60°N do południka przechodzącego przez Greenwich i tym południkiem idącym na północ.

Okresy:

ZIMOWY: od 16 października do 15 kwietnia.

LETNI: od 16 kwietnia do 15 października.

(b) II zimowa strefa okresowa Atlantyku Północnego jest ograniczona południkiem $68^{\circ}30'\text{W}$, idącym od wybrzeża Stanów Zjednoczonych do 40°N , następnie loksodromą*) do punktu o współrzędnych 36°N i 73°W i stąd równoleżnikiem 36°N do 25°W , a następnie loksodromą do przylądka Toriñana. Z tej strefy wyłączona jest I zimowa strefa okresowa Atlantyku Północnego i część Morza Bałtyckiego ograniczona równoleżnikiem o szerokości geograficznej Skagenu w Skagerraku.

Okresy:

ZIMOWY: od 1 listopada do 31 marca.

LETNI: od 1 kwietnia do 31 października.

(2) Zimowy obszar okresowy Atlantyku Północnego.

Granicą zimowego obszaru okresowego Atlantyku Północnego jest —

— południk $68^{\circ}30'\text{W}$ od wybrzeża Stanów Zjednoczonych do 40°N , stąd loksodroma do najdalej na południe wysuniętego przecięcia się południka 61°W z wybrzeżem Kanady, a dalej wschodnie wybrzeże Kanady i Stanów Zjednoczonych.

Okresy:

Dla statków o długości ponad 100 metrów (328 stóp):

ZIMOWY: od 16 grudnia do 15 lutego.

LETNI: od 16 lutego do 15 grudnia.

Dla statków o długości 100 metrów (328 stóp) i poniżej:

ZIMOWY: od 1 listopada do 31 marca.

LETNI: od 1 kwietnia do 31 października.

(3) Zimowa strefa okresowa północnej części Oceanu Spokojnego.

Południową granicą zimowej strefy okresowej północnej części Oceanu Spokojnego jest —

— równoleżnik 50°N od wschodniego wybrzeża ZSRR do zachodniego wybrzeża Sachalinu, następnie zachodnie wybrzeże Sachalinu do południowego krańca Kurilion, następnie loksodroma do Wakkanai na wyspie Hokkaido w Japonii, a stąd wschodnie i południowe wybrzeża wyspy Hokkaido do 145°E , następnie południk 145°E do 35°N i stąd równoleżnik 35°N do 150°W , a następnie loksodroma do południowego krańca wyspy Dall należącej do Alaski.

Okresy:

ZIMOWY: od 16 października do 15 kwietnia.

LETNI: od 16 kwietnia do 15 października.

Prawidło 47.

Południowa zimowa strefa okresowa.

Północną granicą południowej zimowej strefy okresowej jest —

— loksodroma idąca od wschodniego wybrzeża kontynentu Ameryki, od przylądka Tres Puntas do punktu o szerokości 34°S i długości 50°W , następnie równoleżnik 34°S do 17°E , stąd loksodroma do punktu o współrzędnych $35^{\circ}10'\text{S}$ i 20°E , następnie loksodroma do punktu 34°S i 28°E , a dalej loksodroma do punktu o współrzędnych $35^{\circ}30'\text{S}$ i 118°E , następnie loksodroma do przylądka Grim na północno-zachodnim

*) Na załączonej mapie o siatce Mercatora loksodroma jest linią prostą.

chodnim wybrzeżu Tasmanii, potem północne i wschodnie wybrzeża Tasmanii do najdalej na południe wysuniętego punktu wyspy Bruny, następnie loksodroma do cypla Blac Rock na wyspie Stewarta i dalej loksodroma do punktu o współrzędnych 47°S i 170°E , a stąd loksodroma do punktu 33°S i 170°W , a w końcu równoleżnik 33°S do zachodniego wybrzeża kontynentu Ameryki.

Okresy:

ZIMOWY: od 16 kwietnia do 15 października.

LETNI: od 16 października do 15 kwietnia.

Prawidło 48.

Strefa tropikalna.

(1) Północna granica strefy tropikalnej.

Północną granicą strefy tropikalnej jest —

— równoleżnik 13°N od wschodniego wybrzeża kontynentu Ameryki do 60°W następnie loksodroma do punktu o współrzędnych 10°N i 58°W , następnie równoleżnik o szerokości 10°N do południka 20°W i stąd południk 20°W do 30°N , a potem równoleżnik 30°N do zachodniego wybrzeża Afryki; ze wschodniego wybrzeża Afryki równoleżnik 8° do 70°E , następnie południk 70°E do 13°N , a stąd równoleżnik 13°N do zachodniego wybrzeża Indii; następnie południowymi wybrzeżami Indii do szerokości $10^{\circ}30'\text{N}$ i wschodnim wybrzeżu Indii, stąd loksodroma do punktu 9° i 82°E , a następnie południk 82°E do 8°N , potem równoleżnik 8°N do zachodniego wybrzeża Malajzji, następnie wybrzeże południowo-wschodniej Azji do wschodniego wybrzeża Wietnamu do punktu 10°N , stąd równoleżnik o szerokości 10°N do 145°E , potem południk 145°E do 13°N , a następnie równoleżnik 13°N do zachodniego wybrzeża kontynentu Ameryki.

Sajgon należy uważać za leżący na granicy strefy tropikalnej i tropikalnego obszaru okresowego.

(2) Południowa granica strefy tropikalnej.

Południową granicą strefy tropikalnej jest —

— loksodroma idąca od portu Santos w Brazylii do punktu, gdzie południk 40°W przecina zwrótnik Koziorożca, następnie zwrótnik Koziorożca do zachodniego wybrzeża Afryki; ze wschodniego wybrzeża Afryki równoleżnik 20°S do zachodniego wybrzeża Madagaskaru, następnie zachodnie i północne wybrzeża Madagaskaru do 50°E , stąd południk 50°E do 10°S , następnie równoleżnik 10°S do 98°E , a potem loksodroma do portu Darwin w Australii, skąd wybrzeże Australii i wyspa Wessel w kierunku na wschód do przylądka Wessel, a potem równoleżnik 11°S do zachodniej strony przylądka Jork; od wschodniej strony przylądka Jork równoleżnik 11°S do południka 150°W , a stąd loksodroma do punktu o współrzędnych 26°S i 75°W , a następnie loksodroma do zachodniego wybrzeża kontynentu Ameryki do punktu przy 30°S .

Coquimbo i Santos uważa się za leżące na granicy strefy tropikalnej i letniej.

(3) Obszary włączone do strefy tropikalnej.

Następujące obszary traktuje się jako włączone do strefy tropikalnej —

(a) Kanał Sueski, Morze Czerwone i Zatoka Adenśka od Port Saidu do południka 45°E .

Aden i Berbera należy uważać za leżące na granicy strefy tropikalnej i tropikalnego obszaru okresowego.

(b) Zatoka Perska do południka 59°E .

- (c) Obszar ograniczony równoleżnikiem 22°S idącym od wschodniego wybrzeża Australii do Wielkiej Rify Koralowej, następnie Wielką Rafą Koralową do równoleżnika 11°S. Północną granicą tego obszaru jest południowa granica strefy tropikalnej.

Prawidło 49.

Tropikalne obszary okresowe.

Tropikalne obszary okresowe są następujące:

(1) Na Atlantyku Północnym.

Obszar ograniczony —

— na północy loksodromą z przylądka Catoche na półwyspie Jukatan do przylądka San Antonio na Kubie, potem północnym wybrzeżem Kuby do punktu 20°N, a następnie równoleżnikiem 20°N do południka 20°W,

— na zachodzie wybrzeżem kontynentu Ameryki,

— na południu i wschodzie północną granicą strefy tropikalnej.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 listopada do 15 lipca.

LETNI: od 16 lipca do 31 października.

(2) Na Morzu Arabskim.

Obszar ograniczony:

— na zachodzie wybrzeżem Afryki, południkiem 45°E Zatoce Adeńskiej, wybrzeżem Południowej Arabii i południkiem 59°E w zatoce Oman,

— na północy i wschodzie wybrzeżami Pakistanu i Indii,

— na południu północną granicą strefy tropikalnej.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 września do 31 maja.

LETNI: od 1 czerwca do 31 sierpnia.

(3) W Zatoce Bengalskiej.

Zatoka Bengalska na północ od północnej granicy strefy tropikalnej.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 grudnia do 30 kwietnia.

LETNI: od 1 maja do 30 listopada.

(4) Na południowym Oceanie Indyjskim.

(a) Obszar ograniczony —

— na północy i zachodzie południową granicą strefy tropikalnej i wschodnim wybrzeżem Madagaskaru,

— na południu równoleżnikiem 20°S,

— na wschodzie loksodromą z punktu 20°S i 50°E do punktu o współrzędnych 15°S i 51°30'E, a następnie południkiem 51°30'E do równoleżnika 10°S.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 kwietnia do 30 listopada.

LETNI: od 1 grudnia do 31 marca.

(b) obszar ograniczony —

— na północy południową granicą strefy tropikalnej,

— na wschodzie wybrzeżem Australii,

— na południu równoleżnikiem 15°S idącym od południka 51°30'E do południka 120°E, a następnie południkiem 120°E do wybrzeża Australii,

— na zachodzie południkiem 51°30'E.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 maja do 30 listopada.

LETNI: od 1 grudnia do 30 kwietnia.

(5) Na Morzu Chińskim.

Obszar ograniczony —

— na zachodzie i północy wybrzeżem Wietnamu i Chin od punktu 10°N do Hongkongu,

— na wschodzie loksodromą idącą od Hongkongu do portu Sual na wyspie Luzon i zachodnimi wybrzeżami wysp Luzon, Samar i Leyte do równoleżnika 10°N,

— na południu równoleżnikiem 10°N.

Hongkong i Sual uważa się za leżące na granicy tropikalnego obszaru okresowego i strefy letniej.

Okresy:

TROPIKALNY: od 21 stycznia do 30 kwietnia.

LETNI: od 1 maja do 20 stycznia.

(6) W północnej części Oceanu Spokojnego.

(a) obszar ograniczony —

— na północy równoleżnikiem 25°N,

— na zachodzie południkiem 160°E,

— na południu równoleżnikiem 13°N,

— na wschodzie południkiem 130°W.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 kwietnia do 31 października.

LETNI: od 1 listopada do 31 marca.

(b) obszar ograniczony —

— na północy i wschodzie zachodnim wybrzeżem kontynentu Ameryki,

— na zachodzie południkiem 123°W idącym od wybrzeża kontynentu Ameryki do 33°N, następnie loksodromą od punktu 33°N i długości 123°W do punktu o współrzędnych 13°N i 105°W,

— na południu równoleżnikiem 13°N.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 marca do 30 czerwca i

od 1 listopada do 30 listopada.

LETNI: od 1 lipca do 31 października i

od 1 grudnia do 28/29 lutego.

(7) W południowej części Oceanu Spokojnego.

(a) Zatoka Karpentaria na południe od 11°S.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 kwietnia do 30 listopada.

LETNI: od 1 grudnia do 31 marca.

(b) Obszar ograniczony —

— na północy i wschodzie południową granicą strefy tropikalnej,

— na południu zwrotnikiem Koziorożca od wschodniego wybrzeża Australii do 150°W, następnie południkiem 150°W do 20°S, a następnie równoleżnikiem 20°S do punktu, gdzie przecina on południową granicę strefy tropikalnej,

— na zachodzie granicami obszaru Wielkiej Rify Koralowej włączonej w strefę tropikalną i wschodnim wybrzeżem Australii.

Okresy:

TROPIKALNY: od 1 kwietnia do 30 listopada.

LETNI: od 1 grudnia do 31 marca.

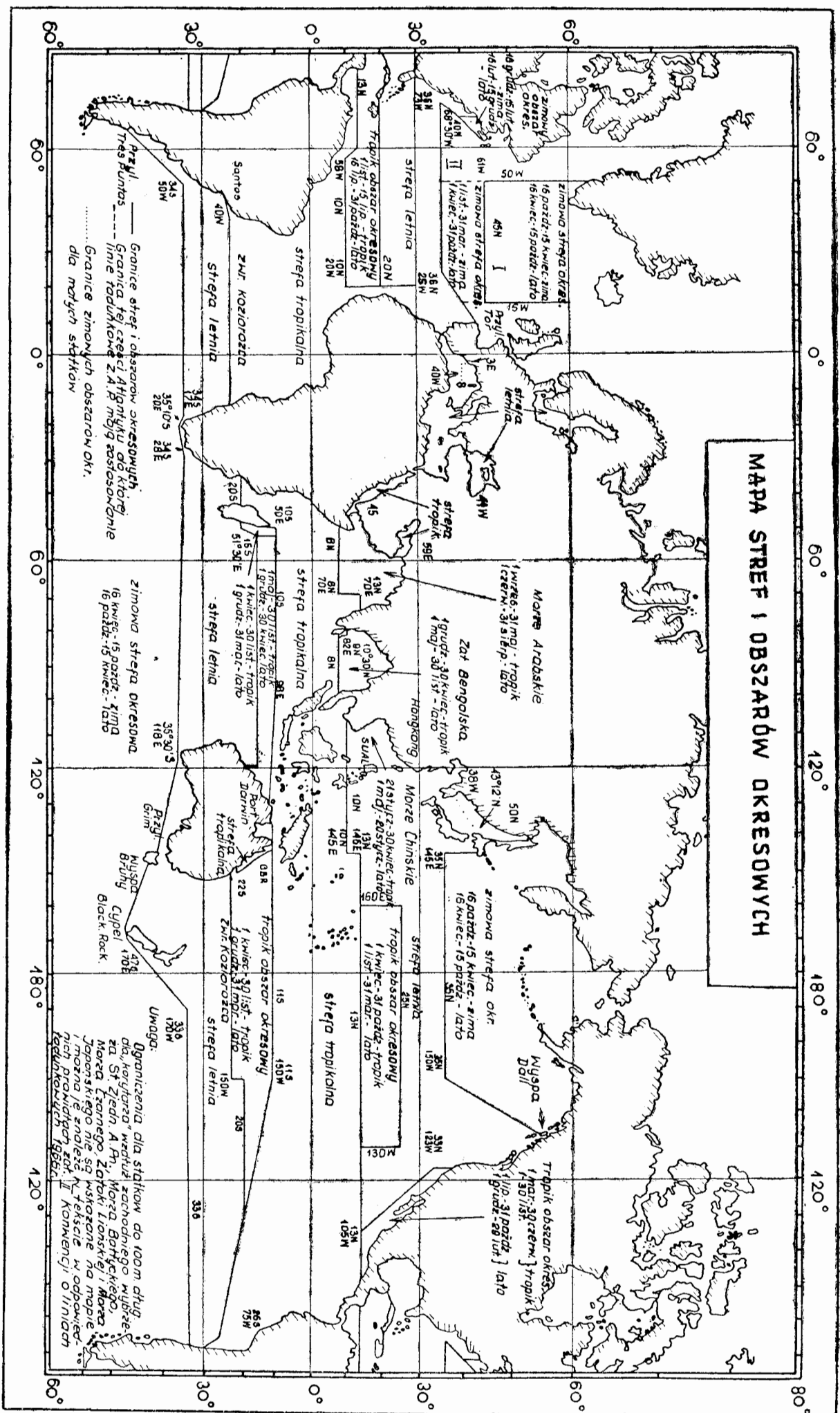
Prawidło 50.

Strefy letnie.

Pozostałe obszary stanowią strefy letnie.

Jednakże dla statków do 100 metrów długości (328 stóp) obszar ograniczony —

— na północy i zachodzie wybrzeżem wschodnim Stanów Zjednoczonych,



— na wschodzie południkiem 68°30'W od wybrzeża Stanów Zjednoczonych do 40°N, a następnie loksodromą do punktu o współrzędnych 36°N i 73°W,

— na południu równoleżnikiem 36°N, jest zimowym obszarem okresowym.

Okresy:

ZIMOWY: od 1 listopada do 31 marca.

LETNI: od 1 kwietnia do 31 października.

Prawidło 51.

Morza zamknięte.

(1) Morze Bałtyckie.

Morze to ograniczone równoleżnikiem o szerokości Skagerraku jest włączone do stref letnich.

Jednakże dla statków do 100 metrów długości (328 stóp) est zimowym obszarem okresowym.

Okresy:

ZIMOWY: od 1 listopada do 31 marca.

LETNI: od 1 kwietnia do 31 października.

(2) Morze Czarne.

Morze to jest włączone do stref letnich.

Jednakże dla statków do 100 metrów długości (328 stóp) obszar na północ od równoleżnika 44°N jest zimowym obszarem okresowym.

Okresy:

ZIMOWY: od 1 grudnia do 28/29 lutego.

LETNI: od 1 marca do 30 listopada.

(3) Morze Śródziemne.

Morze to jest włączone do stref letnich.

Jednakże dla statków do 100 metrów długości (328 stóp) obszar ograniczony —

— na północy i zachodzie wybrzeżami Francji, Hiszpanii i południkiem 3°E, idącym od wybrzeża Hiszpanii do równoleżnika 40°N,

— na południu równoleżnikiem 40°N od południka 3°E do zachodniego wybrzeża Sardynii,

— na wschodzie zachodnimi i północnymi wybrzeżami Sardynii od 40°N do 9°E, następnie południkiem 9°E do południowego wybrzeża Korsyki, stąd zachodnimi i północnymi rzegami Korsyki do południka 9°E, a następnie loksodromą o przylądka Siciè,

jest zimowym obszarem okresowym.

Okresy:

ZIMOWY: od 16 grudnia do 15 marca.

LETNI: od 16 marca do 15 grudnia.

(4) Morze Japońskie.

Morze to w granicach na południe od równoleżnika 30°N jest włączone do stref letnich.

Jednakże dla statków do 100 metrów długości (328 stóp) obszar między równoleżnikiem 50°N a loksodromą łączącą punkt o szerokości 38°N wschodniego wybrzeża Korei punktem o szerokości 43°12'N zachodniego wybrzeża wy- wy Hokkaido w Japonii jest zimowym obszarem okresowym.

Okresy:

ZIMOWY: od 1 grudnia do 28/29 lutego.

LETNI: od 1 marca do 30 listopada.

Prawidło 52.

Zimowa linia ładunkowa dla Atlantyku Północnego.

Część Atlantyku Północnego, do której odnosi się prawidło 40 (6) (załącznik I) obejmuje:

(a) tę część II zimowej strefy okresowej Atlantyku Północnego, która leży między południkami 15°W i 50°W,

(b) całą I zimową strefę okresową Atlantyku Północnego, z wyspami Szetlandami, które uważa się za leżące na granicy.

ZAŁĄCZNIK III.

ŚWIADECTWA

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO WOLNEJ BURTY (1966)

(pieczęć urzędowa)

Wydane na podstawie postanowień Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. z upoważnienia Rządu

(pełna oficjalna nazwa kraju)

przez

(pełna oficjalna nazwa właściwej osoby lub organizacji

upoważnionej na podstawie postanowień Międzynarodowej

konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.)

| Nazwa statku | Sygnal rozpoznawczy | Port macierzysty | Długość (L) określona w Art. 2 (8) |
|--------------|---------------------|------------------|------------------------------------|
| | | | |

Wolna burtą wyznaczona: Typ statku:

- * { dla statku nowego
- { dla statku istniejącego
- { Typ „A”
- { Typ „B”
- { Typ „B” ze zmniejszoną wolną burtą
- { Typ „B” ze zwiększoną wolną burtą

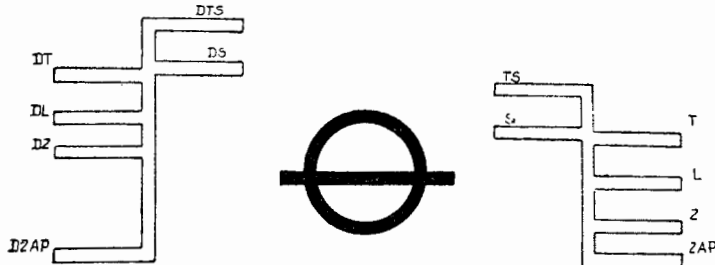
Wolna burtą od linii pokładowej

| | Linia ładunkowa |
|---|--|
| Tropikalna mm (cali) (T) mm (cali) ponad L | Górna krawędź linii przechodzi przez środek kręgu |
| Letnia mm (cali) (L) | Zimowa mm (cali) (Z) |
| Zimowa dla Atlantyku | Zimowa dla Atlantyku |
| Północnego mm (cali) (ZAP) mm (cali) poniżej L | Drzewna |
| Drzewna | tropikalna mm (cali) (DT) mm (cali) ponad DL |
| Drzewna letnia mm (cali) (DL) mm (cali) ponad L | Drzewna zimowa dla Atlan- |

*) Niepotrzebne skreślić.

tyku Półn. . . . mm (cali) (DZAP) . . . mm (cali) poniżej DL
Uwaga: Nie należy wpisywać do świadectwa takich wolnych burt i linii ładunkowych, które nie mają zastosowania. Poprawka na wodę słodką dla wszystkich wolnych burt innych niż drzewne wynosi mm (cali). Dla drzewnych wolnych burt . . . mm (cali).

Górna krawędź linii pokładowej, od której te wolne burty się mierzy, znajduje się . . . mm (cali) od . . . pokładu u burty.



Data przeglądu zasadniczego lub okresowego

Zaświadcza się niniejszym, że statek ten został zbadany oraz że jego wolne burty zostały wyznaczone, a linie ładunkowe wskazane powyżej są oznaczone zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.

Świadectwo niniejsze jest ważne do pod warunkiem przedstawienia statku do przeglądów okresowych zgodnie z artykułem 14 (1) (c) konwencji.

Wydane w (miejsce wydania świadectwa)

. 19 (data wydania)

(podpis urzędnika wydającego świadectwo) i/lub (pieczęć organizacji wydającej świadectwo)

Jeżeli dokument jest podpisany, należy dodać następujący tekst; Niżej podpisany oświadcza, że jest należycie upoważniony przez wyżej wymieniony Rząd do wystawienia niniejszego świadectwa.

(podpis)

- Uwagi: 1. Jeżeli statek wychodzi z portu położonego nad rzeką lub na wodach wewnętrznych, dozwolone jest większe załadowanie statku o ilość, 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.

Odrotna strona świadectwa.

Zaświadcza się niniejszym, że w wyniku przeglądu okresowego wymaganego przez artykuł 14 (1) (c) konwencji stwierdzono, iż statek odpowiada stosownym postanowieniom konwencji.

Miejsce Data
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.
Miejsce Data
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.
Miejsce Data
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.
Miejsce Data
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.

Ponieważ statek ten czyni całkowicie zadość postanowieniom konwencji, ważność świadectwa, zgodnie z artykułem 19 (2) Konwencji, przedłuża się do

Miejsce Data
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO ZWOLNIENIA OD WYMAGAŃ WOLNEJ BURTY

(pieczęć urzędowa)

Wydane na podstawie postanowień Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. z upoważnienia Rządu

(pełna oficjalna nazwa kraju)

przez (pełna oficjalna nazwa właściwej osoby lub organizacji)

upoważnionej na podstawie postanowień Międzynarodowej

konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.).

Table with 3 columns: Nazwa statku, Sygnał rozpoznawczy, Port macierzysty

Zaświadcza się niniejszym, że wyżej wymieniony statek został zwolniony od postanowień konwencji z 1966 r. na podstawie upoważnienia nadanego postanowieniem artykułu 6 (2) artykułu 6 (4) *) tej konwencji.

Postanowienia konwencji, od których statek został zwolniony, zgodnie z artykułem 6 (2) są:

.
.
.

Podróż, na którą udzielono zwolnienia zgodnie z artykułem 6 (4) jest:

od

do

*) Niepotrzebne skreślić.

Warunki, na podstawie których udzielono zwolnienia
godnie z artykułem 6 (2) lub artykułem 6 (4):

.
.
.
.

wiadectwo niniejsze ważne jest do
od warunkiem przedstawiania statku do przeglądów okreso-
wych zgodnie z artykułem 14 (1) (c) konwencji.

Wydane w
(miejsce wydania świadectwa)

. 19
(data wydania)

.
(podpis urzędnika wydającego świadectwo)
i/lub

(pieczęć organizacji wydającej świadectwo)

Jeśli dokument jest podpisany, należy dodać następują-
y tekst: Niżej podpisany oświadcza, że jest należycie upo-
ważniony przez wyżej wymieniony Rząd do wystawienia ni-
niejszego świadectwa.

.
(podpis)

Odwrotna strona świadectwa.

Zaświadczam niniejszym, że statek w dalszym ciągu
odpowiada warunkom, na podstawie których udzielono zwol-
nienia.

Miejsce Data

Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.

Miejsce Data

Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.

Miejsce Data

Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.

Miejsce Data

Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.

Ponieważ statek ten w dalszym ciągu spełnia warunki,
dla których udzielono zwolnienia, ważność niniejszego świa-
dectwa, zgodnie z artykułem 19 (4) (a) konwencji, przedłu-
ża się do

Miejsce Data

Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.