

**Ο περί της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (Κυρωτικός Πρωτοκόλλου του 1988) Νόμος του 1997 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.**

Αριθμός 25(ΙΙΙ) του 1997

**ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΤΟΥ 1988 ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ  
ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΤΟΥ 1966  
ΚΑΙ ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ**

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει τα ακόλουθα:

Συνοπτικός  
τίτλος.  
39 του 1969  
24 του 1973  
17 του 1974  
43 του 1977  
7 του 1982  
53 του 1984  
90 του 1986.

**1.** Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (Κυρωτικός Πρωτοκόλλου του 1988) Νόμος του 1997 και θα εφαρμόζεται σε συνδυασμό με τους περί της Διεθνούς Συμβάσεως επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (Κυρωτικούς) Νόμους του 1969 έως 1986 (που στο εξής θα αναφέρονται ως “ο βασικός νόμος”) και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (Κυρωτικοί) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμοι του 1969 μέχρι 1997.

**2.** Το άρθρο 2 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την προσθήκη σ’ αυτό του ακόλουθου ορισμού:

“Πρωτόκολλο του 1988’ σημαίνει το Πρωτόκολλο που αφορά τη Σύμβαση το οποίο υπεγράφη στο Λονδίνο την 11η Νοεμβρίου 1988 και περιλαμβάνει τα συνημμένα σ’ αυτό Παραρτήματα και Κανονισμούς.” και

(β) με την τροποποίηση του ορισμού του όρου “Σύμβαση” με την προσθήκη στο τέλος του, αφού αντικατασταθεί η διπλή τελεία με κόμμα, της πιο κάτω φράσης:

“όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις της Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με Αριθμούς Α.231 (VII) ημερομηνίας 12 Οκτωβρίου 1971, Α.319 (IX) ημερομηνίας 12 Νοεμβρίου 1975, Α. 411(XI), ημερομηνίας 15 Νοεμβρίου 1979, Α.513 (XIII) ημερομηνίας 17 Νοεμβρίου 1983, και όπως θα τροποποιείται εκάστοτε με Αποφάσεις οργάνου του εν λόγω Οργανισμού που κυρώνονται με νόμο:”.

Τροποποίηση  
του άρθρου 2  
του βασικού  
νόμου.

3.-(1) Με τον παρόντα Νόμο κυρώνεται το Πρωτόκολλο του 1988, στο οποίο η προσχώρηση αποφασίστηκε με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου με Αρ. 46.626 και ημερομηνία 29 Σεπτεμβρίου 1997.

Κύρωση  
Πρωτοκόλλου  
του 1988.

(2) Το κείμενο του Πρωτοκόλλου του 1988 εκτίθεται στο αγγλικό πρωτότυπο στο Μέρος Ι του Πίνακα και σε ελληνική μετάφραση στο Μέρος ΙΙ του Πίνακα:

Πίνακας.  
Μέρος Ι.  
Μέρος ΙΙ.

Νοείται ότι σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ των δύο αυτών κειμένων υπερισχύει το κείμενο του αγγλικού πρωτότυπου.

4. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την κατάργηση των άρθρων 4, 5 και 6 αυτού και την προσθήκη αμέσως μετά το άρθρο 3 αυτού των ακόλουθων νέων άρθρων:

Κατάργηση των  
άρθρων 4, 5  
και 6 του  
βασικού νόμου  
και προσθήκη  
νέων άρθρων.

“Εκταση  
εφαρμογής.

4. Η εφαρμογή του παρόντος Νόμου εκτείνεται—

- (α) Στα κυπριακά πλοία που υπάγονται στις πρόνοιες της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου του 1988 και των σε εκτέλεση αυτών Κανονισμών και
- (β) στα αλλοδαπά πλοία που υπάγονται στις πρόνοιες της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου του 1988, εφόσον βρίσκονται εντός των χωρικών υδάτων της Δημοκρατίας.

Εξουσίες  
αρμοδίας  
αρχής.

5. Εκτός από τις εξουσίες που της δίνουν ρητά τα επόμενα άρθρα, η αρμόδια αρχή έχει τη γενική ευθύνη της εφαρμογής και του ελέγχου της τήρησης των προνοιών του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου του 1988 και των σε εκτέλεση αυτών Κανονισμών.

Ισοδύναμες  
ρυθμίσεις.

6. Ο Υπουργός μπορεί, με απόφασή του, που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, να επιτρέπει ισοδύναμες ρυθμίσεις για τις οποίες προνοεί το άρθρο 8 της Σύμβασης.

Απαγόρευση  
απόπλου.

7.-(1) Απαγορεύεται ο απόπλους πλοίων που υπάγονται στις πρόνοιες του παρόντος Νόμου, εφόσον αυτά δεν πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου του 1988 και των σε εκτέλεση αυτών Κανονισμών.

(2) Αν κατά την επιθεώρηση πλοίου η αρμόδια αρχή διαπιστώσει παράβαση των προνοιών του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου του 1988 ή των σε εκτέλεση αυτών Κανονισμών, προβαίνει σε βεβαίωση της παράβασης, συντάσσει σχετική έκθεση, καλεί τον πλοίαρχο σε απολογία και απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου, μέχρις ότου αποκατασταθεί η αιτία που επηρεάζει την ικανότητα του προς ασφαλή πλουν και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, καταβληθεί η δύναμη του άρθρου 8 τυχόν επιβληθείσα ποινή.

(3) Τα έξοδα επιθεώρησης του πλοίου προς διαπίστωση της αποκατάστασης της ικανότητάς του προς ασφαλή πλουν βαρύνουν τα πλοία και καταβάλλονται πριν από την άρση της απαγόρευσης του απόπλου.

Παραβάσεις  
και κυρώσεις.

8.-(1) Παράβαση των προνοιών του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου του 1988 και των σε εκτέλεση αυτών Κανονισμών τιμωρείται, ανεξάρτητα αν συντρέχει περι-

πτωση ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης δυνάμει άλλης νομικής διάταξης, με χρηματική ποινή από εκατόν μέχρι πέντε χιλιάδες λίρες, ανάλογα με τη βαρύτητα της βεβαιούμενης παράβασης.

(2) Η χρηματική ποινή επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη ή στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο ή στον πλοίαρχο με αιτιολογημένη απόφαση της αρμόδιας αρχής που βεβαιώνει την παράβαση. Το ύψος της κατά περίπτωση επιβαλλόμενης ποινής καθορίζεται ενδεικτικά σε οδηγίες του Υπουργού στις οποίες αναφέρονται οι βασικές παραβάσεις μαζί με τις αναλογούσες χρηματικές ποινές, χωρίς τούτο να περιορίζει, μέσα στα πλαίσια των οδηγιών, τη διακριτική ευχέρεια της αρμόδιας αρχής που βεβαιώνει τη συγκεκριμένη παράβαση, να αποφασίζει ελεύθερα με βάση τα κατά περίπτωση πραγματικά περιστατικά.

(3) Η αρμόδια αρχή κοινοποιεί την περί επιβολής χρηματικής ποινής απόφασή της στον κατά το προηγούμενο εδάφιο υπαίτιο της παράβασης και δεν επιτρέπει άρση της κατά το προηγούμενο άρθρο απαγόρευσης απόπλου, μέχρις ότου καταβληθεί η χρηματική ποινή ή κατατεθεί εγγύηση ίσου ποσού, αναγνωρισμένης τράπεζας και με όρους που να ικανοποιούν την αρμόδια αρχή.

(4) Κατ' εξαίρεση, προκειμένου περί πλοίων που προσεγγίζουν τακτικά κυπριακούς λιμένες, ο απόπλους μπορεί να επιτραπεί χωρίς προηγουμένως να καταβληθεί η επιβληθείσα χρηματική ποινή ή να κατατεθεί εγγύηση κατά τα ανωτέρω, με έγκριση του Υπουργού, για ένα μόνο ταξίδι, αν επιτακτικοί συγκοινωνιακοί ή άλλοι εξαιρετικοί λόγοι δικαιολογούν τούτο και είναι εκ των πραγμάτων ανέφικτη η έγκαιρη προσαγωγή τραπεζικής εγγύησης.

(5) Κατά της απόφασης περί επιβολής χρηματικής ποινής επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής ενώπιον του Υπουργού. Η προσφυγή ενώπιον του Υπουργού ασκείται μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από της κοινοποίησης της απόφασης, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται στη Δημοκρατία ή εξήντα ημερών, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται στην αλλοδαπή.

(6) Η κατά το προηγούμενο εδάφιο προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

(7) Το ποσό της χρηματικής ποινής ή η τραπεζική εγγύηση καταπίπτει και περιέρχεται οριστικά στη Δημοκρατία, αν περάσει άπρακτη η προς άσκηση προσφυγής ενώπιον του Ανώτατου Δικαστηρίου προθεσμία των εβδομήντα πέντε ημερών από της κοινοποίησης της απόφασης για την επιβολή της χρηματικής ποινής ή, σε περίπτωση που κατά το εδάφιο (5) ασκείται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού, από της κοινοποίησης της επί της προσφυγής απόφασης του Υπουργού.

Ποινικό  
αδίκημα.

9. Διαπράττει αδίκημα, τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές ο πλοίαρχος που επιχειρεί τον απόπλου πλοίου κατά παράβαση απαγόρευσης απόπλου που επιβλήθηκε στο πλοίο σύμφωνα με τις πρόνοιες που παρόντα Νόμου. Το ίδιο

αδίκημα διαπράττει ο πλοιοκτήτης, ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο, ο πράκτορας του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος που εν γνώσει της απαγόρευσης συμπράττει ή παρέχει συνδρομή στην τέλεση του κατά το παρόν άρθρο αδικήματος.

Λήψη δικαστικών μέτρων προς είσπραξη της κατά το άρθρο 8 χρηματικής ποινής.

10. Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής της κατά το άρθρο 8 επιβαλλόμενης χρηματικής ποινής, η αρμόδια αρχή λαμβάνει δικαστικά μέτρα και εισπράττει το οφειλόμενο ποσό ως αστικό χρέος οφειλόμενο προς τη Δημοκρατία.

Χρηματική ποινή επιβάρυνση επί του πλοίου.

11. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις οποιουδήποτε άλλου νόμου, η κατά το άρθρο 8 ή κατά το άρθρο 9 επιβαλλόμενη χρηματική ποινή συνιστά επιβάρυνση επί του πλοίου σχετικά προς το οποίο διαπιστώθηκε η παράβαση ή ανάλογα με τη περίπτωση, διαπράχθηκε το αδίκημα, που ικανοποιείται κατά προτίμηση έναντι των άλλων δανειστών, έπεται όμως κατά τάξη της τελευταίας υποθήκης.

Έκδοση Κανονισμών.

12.—(1) Το Υπουργικό Συμβούλιο έχει εξουσία να εκδίδει Κανονισμούς για τη ρύθμιση οποιουδήποτε θέματος το οποίο κατά τον παρόντα Νόμο, τη Σύμβαση, ή το Πρωτόκολλο του 1988, χρήζει ή είναι δεκτικό καθορισμού.

(2) Ειδικότερα και χωρίς να επηρεάζεται η γενικότητα του εδαφίου (1), οι Κανονισμοί αυτοί μπορούν.

- (α) Να προβλέπουν ανάλογη εφαρμογή των προνοιών της Σύμβασης στα κυπριακά πλοία που δεν υπάγονται στις προνοιές της κατά το μέτρο που ανάλογη εφαρμογή είναι εφικτή·
- (β) να καθορίζουν τα χρονικά διαστήματα των επιθεωρήσεων δυνάμει του άρθρου 14 της Σύμβασης·
- (γ) να προβλέπουν ποινή φυλάκισης μέχρι δύο χρόνια, ή χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδες λίρες ή και τις δύο αυτές ποινές, για τα προνοούμενα στους Κανονισμούς αυτούς ποινικά αδικήματα·
- (δ) να προβλέπουν για τις υποχρεώσεις των πλοιαρχών κυπριακών πλοίων, ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων τους και των εκτελούμενων πλων από αυτά· και
- (ε) να προβλέπουν για τον τρόπο σύνταξης και αποστολής των απαιτούμενων αναφορών από τους πλοιαρχούς των κυπριακών πλοίων.

(3) Κανονισμοί που έγιναν με βάση το παρόν άρθρο κατατίθενται στη Βουλή των Αντιπροσώπων. Αν μετά πάροδο εξήντα ημερών από την κατάθεσή τους, η Βουλή των Αντιπροσώπων με απόφασή της δεν τροποποιήσει ή ακυρώσει τους Κανονισμούς αυτούς ολόκληρους ή μέρος αυτών, τότε οι Κανονισμοί, αμέσως μετά την πάροδο της πιο πάνω προθεσμίας, δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας και τίθενται σε ισχύ από την ημέρα της δημοσίευσής τους. Σε περίπτωση τροποποίησης ολόκληρων ή μέρος των Κανονισμών, από τη Βουλή των Αντιπροσώπων, αυτοί δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της

Δημοκρατίας όπως έχουν τροποποιηθεί από τη Βουλή των Αντιπροσώπων και τίθενται σε ισχύ από την ημέρα της δημοσίευσής τους.”.

Μεταβατική  
διάταξη.

5.—(1) Μέχρις ότου τεθεί σε ισχύ διεθνώς το Πρωτόκολλο του 1988 σύμφωνα με το άρθρο V αυτού, τα προβλεπόμενα από αυτό πιστοποιητικά θα εκδίδονται με βάση το Παράρτημα I της Απόφασης Α. 718(17) της Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με την Πρόωρη Εφαρμογή του Εναρμονισμένου Συστήματος Επιθεώρησης και Έκδοσης Πιστοποιητικών, που υιοθετήθηκε στις 6 Νοεμβρίου 1991.

(2) Τα πιστοποιητικά που εκδόθηκαν με βάση το εδάφιο (1) και τα οποία βρίσκονται σε ισχύ κατά την ημερομηνία που θα τεθεί σε ισχύ διεθνώς το Πρωτόκολλο του 1988, παραμένουν σε ισχύ μέχρι τη λήξη τους ή μέχρι την αντικατάστασή τους με πιστοποιητικά που θα εκδοθούν με βάση το Πρωτόκολλο αυτό όχι αργότερα από την πρώτη αντίστοιχη ετήσια επιθεώρηση.

## **Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966**

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

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

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

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

### **ARTICLE I**

#### *General obligations*

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

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

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

## ARTICLE II

### *Existing certificates*

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

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

## ARTICLE III

### *Communication of information*

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

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

#### ARTICLE IV

##### *Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

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

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

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



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

## ARTICLE V

### *Entry into force*

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

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

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

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

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

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

## ARTICLE VI

### *Amendments*

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

2 Amendment after consideration within the Organization:

- (a) Any amendment proposed by a Party to the present Protocol shall be submitted to the Secretary-General of the Organization, who shall then circulate it to all Members of the Organization and all Contracting Governments to the Convention at least six months prior to its consideration.
- (b) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.
- (c) States which are Parties to the present Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.
- (d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in subparagraph (c) (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting.

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

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

- (g) (i) An amendment referred to in subparagraph (f)(i) shall enter into force with respect to those Parties to the present Protocol which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after the date, six months after the date of that Party's acceptance.
  
- (ii) An amendment referred to in subparagraph (f)(ii) shall enter into force with respect to all Parties to the present Protocol, except those which have objected to the amendment under that subparagraph and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been

accepted. However, before the date set for entry into force, any Party may give notice to the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

**3 Amendment by a Conference:**

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

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

Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to the amendment.

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

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

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

## ARTICLE VII

### *Denunciation*

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

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

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

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

**ARTICLE VIII***Depositary*

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

2 The depositary shall:

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

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

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

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

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

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

**ARTICLE IX***Languages*

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

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

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

---

\* Signatures omitted.

## ***Annex A***

### ***Modifications and additions to Articles of the International Convention on Load Lines, 1966***

#### **Article 2**

##### ***Definitions***

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

- “(8) ‘Length’ means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.”

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

- “(9) ‘Anniversary date’ means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the relevant certificate.”

#### **Articles 3, 12, 16 and 21**

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



**Article 4**

***Application***

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

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

**Article 5**

***Exceptions***

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

**Article 13**

***Survey, inspection and marking***

*The existing heading is replaced by the following:*

***“Surveys and marking”***

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

**Article 14***Initial and periodical surveys and inspections*

*The existing heading is replaced by the following:*

*Initial, renewal and annual surveys*

*The existing text is replaced by the following:*

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

- (a) An initial survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.
- (b) A renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding five years, except where paragraphs (2), (5), (6) and (7) of article 19 are applicable, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.
- (c) An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the certificate to ensure that:
  - (i) alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line;
  - (ii) the fittings and appliances for the protection of openings, guard rails, freeing ports and means of access to crew's quarters are maintained in an effective condition;
  - (iii) the freeboard marks are correctly and permanently indicated;

- (iv) the information required by regulation 10 is provided.
- (2) The annual surveys referred to in paragraph (1)(c) of this article shall be endorsed on the International Load Line Certificate or the International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 of the present Convention."

### **Article 16**

#### ***Issue of certificates***

***Delete paragraph (4).***

### **Article 17**

#### ***Issue of certificates by another Government***

***The existing heading is replaced by the following:***

#### ***Issue or endorsement of certificates by another Government***

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

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

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

**Article 18***Form of certificates*

*The existing text is replaced by the following:*

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

**Article 19***Duration of certificates*

*The existing heading is replaced by the following:*

**“Duration and validity of certificates”**

*The existing text is replaced by the following:*

- “(1) An International Load Line Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed 5 years.
- (2) (a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1), when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.
- (b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

- (c) When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
- (3) If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of a certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1), provided that the annual surveys referred to in article 14 applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.
- (4) If, after the renewal survey referred to in paragraph (1)(b) of article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the existing certificate for a period which shall not exceed 5 months. This extension shall be endorsed on the certificate, and shall be granted only where there have been no alterations in the structure, equipment, arrangements, materials or scantlings which affect the ship's freeboard.
- (5) If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.
- (6) A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this article may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

- (7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs (2), (5) and (6). In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
- (8) If an annual survey is completed before the period specified in article 14 then:
- (a) the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;
  - (b) the subsequent annual survey required by article 14 shall be completed at the intervals prescribed by that article using the new anniversary date;
  - (c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by article 4 are not exceeded.
- (9) An International Load Line Certificate shall cease to be valid if any of the following circumstances exist:
- (a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;
  - (b) the fittings and appliances mentioned in paragraph (1)(c) of article 14 are not maintained in an effective condition;
  - (c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been surveyed as provided in paragraph (1)(c) of article 14;
  - (d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.

- (10) (a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 shall not exceed 5 years. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement, extension and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate under this article.
- (b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (4) of article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued.
- (11)• A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State.”

## Article 21

### *Control*

*In paragraph (1)(c) the reference to “paragraph (3)” is replaced by “paragraph (9)”.*

**Annex B**

**Modifications and additions to Annexes to the International  
Convention on Load Lines, 1966**

**ANNEX I**

**REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES**

**CHAPTER I. GENERAL**

**Regulation 1**

***Strength of hull***

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

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



**Regulation 2***Application*

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

- “(6) Regulation 22(2) and regulation 27 shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 enters into force.
- (7) New ships, other than those specified in paragraph (6), shall comply either with regulation 27 of the present Convention (as amended) or with regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966 (as adopted on 5 April 1966), as determined by the Administration.”

**Regulation 3***Definitions of terms used in the annexes*

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

- “(1) Length. The length (L) shall be taken as 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or as the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.”

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

**Regulation 5**

*Load line mark*

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

**Regulation 9**

*Verification of marks*

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

**CHAPTER II. CONDITIONS OF ASSIGNMENT  
OF FREEBOARD**

**Regulation 10**

*Information to be supplied to the master*

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

- "(2) Every ship which is not required under the International Convention for Safety of Life at Sea in force to undergo an inclining test upon its completion shall:**
- (a) be so inclined and the actual displacement and position of the centre of gravity shall be determined for the light ship condition;**
  - (b) have supplied for the use of its master such reliable information in an approved form as is necessary to enable him by rapid and simple**

processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under all conditions likely to be encountered in normal service;

- (c) carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration;
- (d) if the Administration so approves, have its inclining test on completion dispensed with, provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the ship can be obtained from such basic data."

#### **Regulation 15**

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

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

#### **Regulation 22**

*Scuppers, inlets and discharges*

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

*The following paragraph is added to the existing text:*

**"(2) Scuppers led through the shell from enclosed superstructures used for the carriage of cargo shall be permitted only where the edge of the free-**

board deck is not immersed when the ship heels 5° either way. In other cases the drainage shall be led inboard in accordance with the requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea in force.”

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

*In renumbered paragraph (4) the reference to “paragraph (1)” is replaced by “paragraph (2)”.*

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

### **Regulation 23**

#### *Side scuttles*

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

### **Regulation 24**

#### *Freeing ports*

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

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

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

## CHAPTER III. FREEBOARDS

## Regulation 27

*Types of ships*

*The existing text is replaced by the following:*

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

*Type 'A' ships*

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

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

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

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

*Type 'B' ships*

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

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

Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)
108 and below	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 200 m in length shall be dealt with by the Administration.

- (7) Type 'B' ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 15(7) or regulation 16, shall, except as provided in paragraphs (8) to (13) inclusive of this regulation, be assigned freeboards based on table B of regulation 28.
- (8) Any type 'B' ship of over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (7), provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:
- (a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;
  - (b) the freeing arrangements are adequate;
  - (c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16 and have adequate strength, special care being given to their sealing and securing arrangements; and
  - (d) the ship, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph (13). In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.
- (9) In calculating the freeboards for type 'B' ships which comply with the requirements of paragraphs (8), (11), (12) and (13), the values from table B of regulation 28 shall not be reduced by more than 60% of the difference between the B and A tabular values for the appropriate ship lengths.
- (10) (a) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (9) may be increased up to the total difference between the values in table A and those in table B of regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of:
- (i) regulation 26, other than paragraph (4), as if it were a type 'A' ship;

- (ii) paragraphs (8), (11) and (13) of this regulation; and
  - (iii) paragraph (12) of this regulation, provided that throughout the length of the ship any one transverse bulkhead will be assumed to be damaged, such that two adjacent fore and aft compartments shall be flooded simultaneously, except that such damage will not apply to the boundary bulkheads of a machinery space.
- (b) In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

*Initial condition of loading*

- (11) The initial condition of loading before flooding shall be determined as follows:
- (a) The ship is loaded to its summer load waterline on an imaginary even keel.
  - (b) When calculating the vertical centre of gravity, the following principles apply:
    - (i) Homogeneous cargo is carried.
    - (ii) All cargo compartments, except those referred to under (iii), but including compartments intended to be partially filled, shall be considered fully loaded except that in the case of fluid cargoes each compartment shall be treated as 98% full.
    - (iii) If the ship is intended to operate at its summer load waterline with empty compartments, such compartments shall be considered empty provided the height of the centre of gravity so calculated is not less than as calculated under (ii).
    - (iv) 50% of the individual total capacity of all tanks and spaces fitted to contain consumable liquids and stores is allowed for. It shall be assumed that for each type of liquid, at least one transverse pair or a single centreline tank has maximum free surface, and the tank or combination of tanks to be taken



into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest; in each tank the centre of gravity of the contents shall be taken at the centre of volume of the tank. The remaining tanks shall be assumed either completely empty or completely filled, and the distribution of consumable liquids between these tanks shall be effected so as to obtain the greatest possible height above the keel for the centre of gravity.

- (v) At an angle of keel of not more than  $5^\circ$  in each compartment containing liquids, as prescribed in (ii) except that in the case of compartments containing consumable fluids, as prescribed in (iv), the maximum free surface effect shall be taken into account.

Alternatively, the actual free surface effects may be used, provided the methods of calculation are acceptable to the Administration.

- (vi) Weights shall be calculated on the basis of the following values for specific gravities:

salt water	1.025
fresh water	1.000
oil fuel	0.950
diesel oil	0.900
lubricating oil	0.900

#### *Damage assumptions*

- (12) The following principles regarding the character of the assumed damage apply:
- The vertical extent of damage in all cases is assumed to be from the base line upwards without limit.
  - The transverse extent of damage is equal to  $B/5$  or 11.5 m, whichever is the lesser, measured inboard from the side of the ship perpendicularly to the centreline at the level of the summer load waterline.
  - If damage of a lesser extent than specified in subparagraphs (a) and (b) results in a more severe condition, such lesser extent shall be assumed.

- (d) Except where otherwise required by paragraph (10)(a), the flooding shall be confined to a single compartment between adjacent transverse bulkheads provided the inner longitudinal boundary of the compartment is not in a position within the transverse extent of assumed damage. Transverse boundary bulkheads of wing tanks which do not extend over the full breadth of the ship shall be assumed not to be damaged, provided they extend beyond the transverse extent of assumed damage prescribed in subparagraph (b).

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

- (e) Where a main transverse bulkhead is located within the transverse extent of assumed damage and is stepped in way of a double bottom or side tank by more than 3 m, the double bottom or side tanks adjacent to the stepped portion of the main transverse bulkhead shall be considered as flooded simultaneously. If this side tank has openings, into one or several holds, such as grain feeding holes, such hold or holds shall be considered as flooded simultaneously. Similarly in a ship designed for the carriage of fluid cargoes, if a side tank has openings into adjacent compartments, such adjacent compartments shall be considered as empty and as being flooded simultaneously. This provision is applicable even where such openings are fitted with closing appliances, except in the case of sluice valves fitted in bulkheads between tanks and where the valves are controlled from the deck. Manhole covers with closely spaced bolts are considered equivalent to the unpierced bulkhead except in the case of openings in topside tanks making the topside tanks common to the holds.
- (f) Where the flooding of any two adjacent fore and aft compartments is envisaged, main transverse watertight bulkheads shall be spaced at least  $1/3 L^{2/3}$  or 14.5 m, whichever is the lesser, in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads shall be assumed as non-existent in order to achieve the minimum spacing between bulkheads.

*Condition of equilibrium*

- (13) The condition of equilibrium after flooding shall be regarded as satisfactory provided:
- (a) The final waterline after flooding, taking into account sinkage, heel and trim, is below the lower edge of any opening through which progressive downflooding may take place. Such openings shall include air pipes, ventilators and openings which are closed by means of weathertight doors (even if they comply with regulation 12) or hatch covers (even if they comply with regulation 16 or regulation 19(4)), and may exclude those openings closed by means of manhole covers and flush scuttles (which comply with regulation 18), cargo hatch covers of the type described in regulation 27(2), remotely operated sliding watertight doors, and sidescuttles of the non-opening type (which comply with regulation 23). However, in the case of doors separating a main machinery space from a steering gear compartment, watertight doors may be of a hinged, quick-acting type kept closed at sea, whilst not in use, provided also that the lower sill of such doors is above the summer load waterline.
  - (b) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage penetration as defined in paragraph (12) (b), arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable in the calculation for each case of damage.
  - (c) The angle of heel due to unsymmetrical flooding does not exceed  $15^\circ$ . If no part of the deck is immersed, an angle of heel of up to  $17^\circ$  may be accepted.
  - (d) The metacentric height in the flooded condition is positive.
  - (e) When any part of the deck outside the compartment assumed flooded in a particular case of damage is immersed, or in any case where the margin of stability in the flooded condition may be considered doubtful, the residual stability is to be investigated. It may be regarded as sufficient if the righting lever curve has a minimum range of  $20^\circ$  beyond the position of equilibrium with a maximum righting lever of at least 0.1 m within this range. The area under the righting lever curve within this range shall be not less than 0.0175 m.rad. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

- (f) The Administration is satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

*Ships without means of propulsion*

- (14) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these regulations. Barges which meet the requirements of paragraphs (2) and (3) may be assigned type 'A' freeboards:
- (a) The Administration should especially consider the stability of barges with cargo on the weather deck. Deck cargo can only be carried on barges to which the ordinary type 'B' freeboard is assigned.
  - (b) However, in the case of barges which are unmanned, the requirements of regulations 5, 26(2), 26(3) and 39 shall not apply.
  - (c) Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned a freeboard 25% less than those calculated in accordance with these regulations."

**Regulation 37**

*Deduction for superstructures and trunks*

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

**Regulation 38**

*Sheer*

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

**Regulation 40**

*Minimum freeboards*

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

**CHAPTER IV SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS  
ASSIGNED TIMBER FREEBOARDS**

**Regulation 44**

*Stowage*

*The existing text is replaced by the following:*

*"General*

- (1) Openings in the weather deck over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down.

The ventilators and air pipes shall be efficiently protected.

- (2) Timber deck cargoes shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures.

Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway.

The timber deck cargo shall extend athwartships as close as possible to the ship's side, due allowance being made for obstructions such as guard rails, bulwark stays, uprights, pilot access, etc., provided any gap thus created at the side of the ship shall not exceed a mean of 4% of the breadth. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure other than any raised quarterdeck.

- (3) On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the weather deck shall not exceed one third of the extreme breadth of the ship.
- (4) The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

#### *Uprights*

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

#### *Lashings*

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

#### *Stability*

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

---

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

*Protection of crew, access to machinery spaces, etc.*

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

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

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

*Steering arrangements*

- (10) Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements."

**Regulation 45***Computation for freeboard*

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

**ANNEX II****ZONES, AREAS AND SEASONAL PERIODS****Regulation 46***Northern winter seasonal zones and area*

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

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

Seasonal periods:

WINTER: 1 November to 31 March  
SUMMER: 1 April to 31 October”.

**Regulation 47***Southern winter seasonal zone*

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

“to the point latitude 33°S, longitude 79°W, thence the rhumb line to the point latitude 41°S, longitude 75°W, thence the rhumb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island, latitude 41°47'S, longitude 73°53'W, thence along the north, east and south coasts of Chiloe Island to the point latitude 43°20'S,



longitude 74°20'W, and thence the meridian of longitude 74°20'W to the parallel of latitude 45°45'S, including the inner zone of Chiloe channels from the meridian 74°20'W to the east".

#### **Regulation 48**

##### *Tropical zone*

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

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

#### **Regulation 49**

##### *Seasonal tropical areas*

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

### **CHART OF ZONES AND SEASONAL AREAS**

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

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

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

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

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

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

**ANNEX III**

**CERTIFICATES**

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

*“Form of International Certificate on Load Lines*

**INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE**

*(Official seal)*

*(State)*

**Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966,  
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto**

**under the authority of the Government of**

---

*(name of the State)*

**by**

---

*(person or organization authorized)*

*Particulars of ship*<sup>1</sup>

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

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

IMO Number<sup>2</sup> .....Freeboard assigned as:<sup>3</sup>Type of ship<sup>3</sup>

A new ship

Type 'A'

Type 'B'

An existing ship

Type 'B' with  
reduced freeboardType 'B' with  
increased freeboard

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

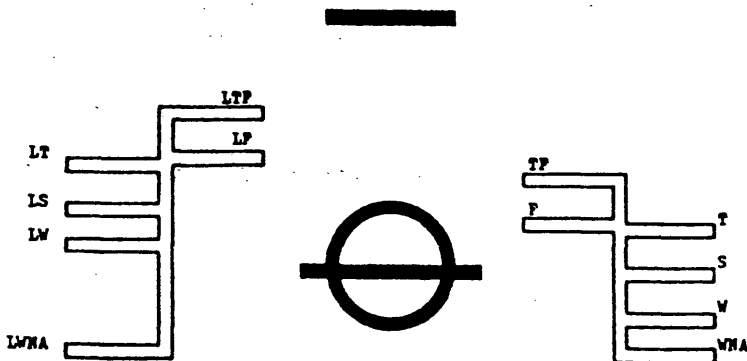
<sup>2</sup> In accordance with resolution A.600(15) – IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

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

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

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



<sup>4</sup> Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.

THIS IS TO CERTIFY:

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

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

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

Issued at .....  
(Place of issue of certificate)

.....  
(Date of issue)

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

(Seal of stamp of the authority, as appropriate)

- NOTES:
1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
  2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

---

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

### Endorsement for annual surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 4(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

Annual survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

1235

Annual survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

Annual survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*



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

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

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

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

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

*Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

*Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies*

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)<sup>3</sup> of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

*Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies*

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

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

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

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

*Form of International Exemption Certificate on Load Lines*

**INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE**

(Official seal)

(State)

**Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966,  
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto**

**under the authority of the Government of**

\_\_\_\_\_ *(name of the State)* \_\_\_\_\_

by

\_\_\_\_\_ *(person or organization recognized)* \_\_\_\_\_

*Particulars of ship<sup>1</sup>*

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

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

IMO Number<sup>2</sup> .....

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

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

**THIS IS TO CERTIFY:**

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

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

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

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

From: .....

To: .....

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

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

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

Issued at .....

*(Place of issue of certificate)*

.....  
*(Date of issue)*

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

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

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

**Endorsement for annual surveys**

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

Annual survey:

Signed: .....  
*(Signature of authorized official)*

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

Annual survey:

Signed: .....  
*(Signature of authorized official)*

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

1242

Annual survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

Annual survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

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

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

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

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

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*



*Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies*

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

*Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies*

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)<sup>3</sup> of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

*Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies*

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

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

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

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

## ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1988 ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ  
ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ  
ΓΡΑΜΜΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΤΟΥ 1966

ΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ - ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ,

ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΕΡΗ της Διεθνούς Σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης του 1966, που έγινε στο Λονδίνο τις 5 του Απρίλη 1966,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη βαρυσήμαντη συνεισφορά της προαναφερθείσας Σύμβασης για την προαγωγή της ασφάλειας των πλοίων και της περιουσίας στη θάλασσα, και της ζωής των ατόμων πάνω στο πλοίο,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ την ανάγκη για περαιτέρω βελτίωση των τεχνικών προνοιών της πιο πάνω Σύμβασης,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ την ανάγκη για την εισαγωγή στην πιο πάνω Σύμβαση, προνοιών για επιθεώρηση και εκδοση πιστοποιητικών που να εναρμονίζονται με αντίστοιχες πρόνοιες σε άλλες διεθνείς πράξεις (έγγραφα),

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι αυτές οι ανάγκες θα ικανοποιηθούν καλύτερα με τη σύναψη ενός Πρωτοκόλλου που να αφορά την Διεθνή Σύμβαση πάνω στις Γραμμές Φόρτωσης του 1966

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ τα ακόλουθα:

## ΑΡΘΡΟΝ Ι

## Γενικές Υποχρεώσεις

(1) Τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο αναλαμβάνουν την υποχρέωση να θέσουν σε εφαρμογή τις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου και των Παραρτημάτων του που θα αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου. Κάθε αναφορά στο παρόν Πρωτόκολλο αποτελεί συγχρόνως και αναφορά στα Παραρτήματά του.

(2) Μεταξύ των Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο, οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης πάνω στις Γραμμές φόρτωσης του 1966 (που στο εξής θα αναφέρονται ως "η Σύμβαση"), εκτός από το άρθρο 29, εφαρμόζονται τηρουμένων των τροποποιήσεων και προσθηκών που παρατίθενται στο παρόν Πρωτόκολλο.

(3) Όσο αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους που δεν είναι Μέρος στη Σύμβαση και στο παρόν Πρωτόκολλο, τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο θα εφαρμόζουν τις πρόνοιες της Σύμβασης και του παρόντος Πρωτοκόλλου, όπου καθίσταται αναγκαίο για να εξασφαλίζεται ότι δε θα παρέχεται πιο ευνοϊκή μεταχείριση σε τέτοια πλοία.

## ΑΡΘΡΟ II

## Ισχύοντα Πιστοποιητικά

(1) Ανεξάρτητα από οποιεσδήποτε άλλες διατάξεις του παρόντος Πρωτόκολλου, κάθε πιστοποιητικό διεθνούς γραμμής φόρτωσης, που βρίσκεται σε ισχύ όταν το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ για την Κυβέρνηση του Κράτους την σημαία του οποίου το πλοίο δικαιούται να φέρει, θα παραμείνει σε ισχύ μέχρι τη λήξη του.

(2) Συμβαλλόμενο Μέρος στο παρόν Πρωτόκολλο δε θα εκδίδει πιστοποιητικά με βάση και σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης, 1966, όπως υιοθετήθηκε την 5η Απριλίου 1966.

## ΑΡΘΡΟ III

## Ανακοίνωση Πληροφοριών

Τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο αναλαμβάνουν την υποχρέωση να ανακοινώνουν και καταθέτουν στο Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (που στο εξής θα αναφέρεται ως "ο Οργανισμός"):

- (α) το κείμενο των νόμων, διαταγμάτων, Κανονισμών και άλλων νομοθετημάτων που δημοσιεύθηκαν αναφορικά με διάφορα θέματα μέσα στα πλαίσια των σκοπών του παρόντος Πρωτοκόλλου
- (β) κατάλογο διορισμένων επιθεωρητών ή αναγνωρισμένων οργανισμών οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί να ενεργούν για λογαριασμό των κατά τον χειρισμό θεμάτων που αφορούν την γραμμή φόρτωσης για να κοινοποιηθεί στα Μέρη για πληροφόρηση των λειτουργών τους και γνωστοποίηση των ειδικών ευθύνων και όρων της εξουσίας που έχει ανατεθεί σε εκείνους τους διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς και
- (γ) επαρκή αριθμό υποδειγμάτων των πιστοποιητικών που εκδίδονται από αυτούς σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου.

## ΑΡΘΡΟ IV

## Υπογραφή, Επικύρωση, αποδοχή και προσχώρηση

(1) Το παρόν Πρωτόκολλο θα ανοίξει για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού από την 1η Μαρτίου 1989 μέχρι την 28η Φεβρουαρίου 1990 και στη συνέχεια θα παραμείνει ανοικτό για προσχώρηση. Τηρουμένων των διατάξεων της παραγράφου (3) τα Κράτη μπορούν να εκφράσουν τη συγκατάθεσή τους να δεσμεύονται από το παρόν Πρωτόκολλο με:

- (α) υπογραφή χωρίς επιφύλαξη όσον αφορά την επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση ή
- (β) υπογραφή που να υπόκειται σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση η οποία να ακολουθείται από επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση ή
- (γ) προσχώρηση.

(2) Επικύρωση, αποδοχή ή η προσχώρηση θα πραγματοποιείται με την κατάθεση ενός εγγράφου προς τούτο στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

(3) Το παρόν Πρωτόκολλο δύναται να υπογραφεί χωρίς επιφύλαξη, επικυρωθεί, τύχει αποδοχής, εγκριθεί ή καταστεί αντικείμενο προσχώρησης μόνον από Κράτη που έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη, αποδεχθεί ή προσχωρήσει στη Σύμβαση.

#### ΑΡΘΡΟ V

##### Έναρξη Ισχύος

(1) Το παρόν Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία πληρούνται και οι δύο ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) Τουλάχιστο δέκα πέντε Κράτη οι εμπορικοί στόλοι των οποίων ενωμένοι συνιστούν όχι λιγότερο του πενήντα τοις εκατόν της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, έχουν εκφράσει την συγκατάθεση τους να δεσμεύονται από αυτό, σύμφωνα με το άρθρο IV,

και

- (β) οι προϋποθέσεις για την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου του 1988 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση, για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, πληρούνται,

νοουμένου ότι το παρόν Πρωτόκολλο δεν θα τεθεί σε ισχύ πριν από την 1 Φεβρουαρίου 1992.

(2) Για τα Κράτη τα οποία έχουν καταθέσει έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στο παρόν Πρωτόκολλο μετά την πλήρωση των προϋποθέσεων της έναρξης της ισχύος του αλλά πριν την έναρξη της ισχύος του, η επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου ή τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης του σχετικού εγγράφου, οποιαδήποτε είναι η τελευταία ημερομηνία.

(3) Οποιοδήποτε έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης κατατεθεί μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου θα τεθεί σε ισχύ τρεις μήνες μετά την ημερομηνία της κατάθεσης του εγγράφου τούτου.

(4) Μετά την ημερομηνία κατά την οποία τροποποίηση στο παρόν Πρωτόκολλο ή τροποποίηση μεταξύ των Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο στη Σύμβαση θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή βάσει του άρθρου VI, κάθε έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής, έκκρισης ή προσχώρησης που κατατίθεται θα εφαρμόζεται για το παρόν Πρωτόκολλο ή Σύμβαση όπως τροποποιήθηκαν.

## ΑΡΘΡΟ VI

(1) Το παρόν Πρωτόκολλο και η μεταξύ των Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο Σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί με οποιαδήποτε από τις διαδικασίες που καθορίζονται στις πιο κάτω παραγράφους.

(2) Τροποποίηση κατόπιν εξέτασης μέσα στον Οργανισμό:

- (α) Κάθε τροποποίηση που προτείνεται από κάποιο Μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου θα υποβάλλεται στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, ο οποίος στη συνέχεια θα την κυκλοφορεί σε όλα τα Μέλη του Οργανισμού και όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση τουλάχιστον έξι μήνες πριν την εξέτασή της.
- (β) Κάθε τροποποίηση που προτείνεται και κυκλοφορεί σύμφωνα με τα πιο πάνω θα παραπέμπεται στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού για εξέταση.
- (γ) Κράτη που είναι Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο, είτε είναι Μέλη ή μη του Οργανισμού, θα δικαιούνται να μετέχουν στη διαδικασία της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας για την εξέταση και υιοθέτηση τροποποιήσεων.
- (δ) Οι τροποποιήσεις θα υιοθετούνται με πλειοψηφία δύο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας που διευρύνεται όπως προβλέπεται στην υποπάργραφο (γ) (που στο εξής θα αναφέρεται ως "η Διηρημένη Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας") με τον όρο ότι κατά την ψηφοφορία θα είναι παρόντα το ένα τρίτο τουλάχιστον από τα Μέρη.
- (ε) Τροποποιήσεις που υιοθετούνται σύμφωνα με την υποπάργραφο (δ) θα κοινοποιούνται από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σε όλα τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο για αποδοχή.
- (στ) (ι) Τροποποίηση σε άρθρο ή Παράρτημα Α του παρόντος Πρωτοκόλλου ή τροποποίηση, μεταξύ των Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο, σε άρθρο της Σύμβασης θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή την ημερομηνία κατά την οποία έχει γίνει αποδεκτή από τα δύο τρίτα των Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο.

(ιι) Τροποποίηση στο Παράρτημα Β του παρόντος Πρωτοκόλλου ή τροποποίηση, μεταξύ των Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο, σε Παράρτημα της Σύμβασης θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή:

(αα) μετά παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία που αυτή κοινοποιείται στα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο για αποδοχή ή

(ββ) μετά παρέλευση κάποιας διαφορετικής περιόδου, που δε θα είναι μικρότερη από ένα έτος, εαν έτσι έχει αποφασιστεί κατά το χρόνο της υιοθέτησης της με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων Μερών στη "Διηρυμμένη Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας".

Εν τούτοις, εαν μέσα στην καθορισθείσα περίοδο είτε πλέον του ενός τρίτου των Μερών, είτε τα Μέρη, ο ενωμένος εμπορικός στόλος των οποίων συνιστά όχι λιγότερο του πενήντα τοις εκατόν της ολικής χωρητικότητας σε κόρους όλων των εμπορικών στόλων όλων των Μερών, γνωστοποιήσουν τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ότι αντιτίθενται στην τροποποίηση, αυτή θα θεωρείται ότι δεν έγινε αποδεκτή.

(ζ) (ι) Τροποποίηση δυνάμει της υποπαραγράφου (στ)(ι) θα τίθεται σε ισχύ όσον αφορά εκείνα τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο που την έχουν αποδεκτεί, έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή, και όσον αφορά κάθε Μέρος που την αποδέχεται μετά την ημερομηνία εκείνη, έξι μήνες μετά την ημερομηνία της αποδοχής εκείνου του Μέρους.

(ιι) Τροποποίηση δυνάμει της υποπαραγράφου (στ)(ιι) θα τίθεται σε ισχύ όσον αφορά όλα τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο, εκτός εκείνων που αντιτάχθηκαν στην τροποποίηση δυνάμει αυτής της υποπαραγράφου και που δεν έχουν ανακαλέσει τέτοιες ενστάσεις, έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή. Εν τούτοις, πριν από την καθορισθείσα ημερομηνία έναρξης της ισχύος κάθε Μέρος μπορεί να δώσει ειδοποίηση στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ότι εξαιρείται της υποχρέωσης να προσδώσει ισχύ σε εκείνη την τροποποίηση για περίοδο όχι μεγαλύτερη του ενός έτους από της ημερομηνία έναρξης της ισχύος της, ή για τέτοια μεγαλύτερη περίοδο όπως δυνατόν να καθοριστεί με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων Μερών στην Διηρυμμένη Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας κατά τον χρόνο υιοθέτησης της τροποποίησης.

(3) Τροποποίηση από Διάσκεψη:

(α) Κατόπιν αίτησης ενός Μέρους στο παρόν Πρωτόκολλο που έχει την συναίνεση τουλάχιστον του ενός τρίτου των Μερών, ο Οργανισμός θα συγκαλεί Διάσκεψη των Μερών προς εξέταση τροποποιήσεων στο παρόν Πρωτόκολλο και τη Σύμβαση.

- (β) Κάθε τροποποίηση που υιοθετείται από τέτοια Διάσκεψη με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφίζοντων Μερών θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σε όλα τα Μέρη για αποδοχή.
- (γ) Εκτός εάν η Διάσκεψη αποφασίσει διαφορετικά, η τροποποίηση θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή και θα τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (2)(στ) και (2)(ζ) αντίστοιχα, δεδομένου ότι η αναφορά σε αυτές τις παραγράφους για τη Διηρυμμένη Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας θα εκλαμβάνεται ότι σημαίνει αναφορά στη Διάσκεψη.
- (4) (α) Μέρος στο παρόν Πρωτόκολλο που έχει αποδεχθεί τροποποίηση δυνάμει της υποπαραγράφου 2(στ)(ιι) η οποία έχει τεθεί σε ισχύ δεν υποχρεούται να επεκτείνει το ευεργέτημα του παρόντος Πρωτοκόλλου σχετικά με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σε πλοίο που δικαιούται να φέρει τη σημαία ενός Κράτους Μέρους το οποίο, σύμφωνα με τις διατάξεις εκείνης της υποπαραγράφου, έχει αντιταχθεί στην τροποποίηση και δεν έχει ανακαλέσει αυτή την ένσταση, αλλά μόνον όταν τέτοια πιστοποιητικά αφορούν θέματα που καλύπτονται από την συγκεκριμένη τροποποίηση.
- (β) Μέρος στο παρόν Πρωτόκολλο που έχει αποδεχθεί τροποποίηση δυνάμει της υποπαραγράφου (2)(στ)(ιι) η οποία έχει τεθεί σε ισχύ θα επεκτείνει το ευεργέτημα του παρόντος Πρωτοκόλλου όσον αφορά τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σε πλοίο που δικαιούται να φέρει τη σημαία του Κράτους Μέρους, το οποίο σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (2)(ζ)(ιι), έχει γνωστοποιήσει το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ότι εξαιρείται από την υποχρέωση να προσδώσει ισχύ στην τροποποίηση.
- (5) Εκτός εάν ρητά προβλέπεται διαφορετικά, κάθε τροποποίηση που γίνεται δυνάμει αυτού του άρθρου, που αφορά την κατασκευή του πλοίου θα εφαρμόζεται μόνο στα πλοία των οποίων η τρόπος κατασκευάζεται ή βρίσκεται σε ανάλογο κατασκευαστικό στάδιο κατά ή μετά την ημερομηνία κατά την οποία η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ.
- (6) Κάθε δήλωση αποδοχής ή ένσταση σε τροποποίηση ή κάθε ειδοποίηση που δίνεται δυνάμει της υποπαραγράφου (2)(ζ)(ιι) θα υποβάλλεται εγγράφως στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, ο οποίος θα πληροφορεί όλα τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο για κάθε τέτοια υποβολή και την ημερομηνία λήψης της.
- (7) Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού θα πληροφορεί όλα τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο για κάθε τροποποίηση η οποία τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο αυτό μαζί με την ημερομηνία κατά την οποία κάθε τέτοια τροποποίηση τίθεται σε ισχύ.



## ΑΡΘΡΟ VII

## Καταγγελία

(1) Το παρόν Πρωτόκολλο δύναται να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Μέρος, οποτεδήποτε μετά πάροδο πέντε ετών από την ημερομηνία κατά την οποία το παρόν Πρωτόκολλο ετέθη σε ισχύ για το Κράτος τούτο.

(2) Η καταγγελία θα πραγματοποιείται με την κατάθεση του εγγράφου καταγγελίας στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

(3) Η καταγγελία θα λαμβάνει ισχύ ένα έτος ή μετά παρόδο τέτοιας μακρύτερης χρονικής περιόδου όπως δυνατόν να καθορίζεται στο έγγραφο καταγγελίας μετά τη λήψη της από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

(4) Καταγγελία της Σύμβασης από ένα Μέρος θεωρείται ότι είναι καταγγελία του παρόντος Πρωτοκόλλου από εκείνο το Μέρος. Μια τέτοια καταγγελία θα ισχύει από την ίδια ημερομηνία που ισχύει η καταγγελία της Σύμβασης δυνάμει της παραγράφου (3) του άρθρου 30 της Σύμβασης.

## ΑΡΘΡΟ VIII

## Θεματοφύλακας

(1) Το παρόν Πρωτόκολλο θα κατατεθεί στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού (που στο εξής θα αναφέρεται ως "ο θεματοφύλακας").

(2) Ο θεματοφύλακας οφείλει:

(α) να πληροφορεί τις Κυβερνήσεις όλων των Κρατών που έχουν υπογράψει ή προσχωρήσει στο παρόν Πρωτόκολλο για:

(ι) κάθε νέα υπογραφή, ή κατάθεση εγγράφου, επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, μαζί με την ημερομηνία ισχύος τους,

(ιι) την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου,

(ιιι) την κατάθεση κάθε εγγράφου καταγγελίας του παρόντος Πρωτοκόλλου μαζί με την ημερομηνία λήψης του και την ημερομηνία κατά την οποία η καταγγελία τίθεται σε ισχύ.

(β) να διαβιβάζει πιστοποιημένα ακριβή αντίγραφα του παρόντος Πρωτοκόλλου στις Κυβερνήσεις όλων των Κρατών που έχουν υπογράψει το Παρόν Πρωτόκολλο ή έχουν προσχωρήσει σ' αυτό.

(3) Μόλις το παρόν Πρωτόκολλο τεθεί σε ισχύ ένα πιστοποιημένο ακριβές αντίγραφο αυτού θα διαβιβασθεί από το θεματοφύλακα στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών για καταχώρηση και δημοσίευση σύμφωνα με το Άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

ΑΡΘΡΟ ΙΧ

Γλώσσες

Το παρόν Πρωτόκολλο συντάσσεται σε ένα πρωτότυπο στην Αραβική, Κινεζική, Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ισπανική γλώσσα, το κάθε κείμενο όντας εξίσου αυθεντικό.

ΕΓΙΝΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ, την εντεκάτη Νοεμβρίου του χίλια εννεακόσια ογδόντα οκτώ.

ΣΕ ΜΑΡΤΥΡΙΑ των οποίων οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις χι' αυτό το σκοπό, έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο.  
ογδόντα οκτώ.

ΣΕ ΜΑΡΤΥΡΙΑ των πιο πάνω οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες κυβερνήσεις χι' αυτό το σκοπό, έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ  
ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ  
ΓΡΑΜΜΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΤΟΥ 1966

## Αρθρο 2

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(8) "Μήκος" σημαίνει τα 96 τοις εκατόν του ολικού μήκους της ισάλου που μετριέται στα 85 τοις εκατόν του ελάχιστου πλευρικού βάρους που μετριέται από την πάνω πλευρά της τροπίδας, ή το μήκος που μετριέται από την πρωαία όψη της στείρας μέχρι τον άξονα του στορέα του πηδαλίου πάνω στην ίδια ισάλο, εάν αυτό είναι μεγαλύτερο.

Όταν το περίγραμμα της στείρας είναι κοίλο πάνω από την ισάλο στα 85 τοις εκατόν του ελάχιστου πλευρικού βάρους, τόσο το πρωαίο άκρο του ολικού μήκους όσο και το πρωαίο άκρο της στείρας αντίστοιχα θα λαμβάνονται στο σημείο της ορθής προβολής του πιο πρυμναίου σημείου του περιγράμματος της στείρας (πάνω από αυτή την ισάλο) πάνω σ' αυτή την ισάλο.

Σε πλοία σχεδιασμένα με κεκλιμένη τροπίδα, η ισάλος γραμμή πάνω στην οποία το μήκος τούτο μετριέται, θα πρέπει να είναι παράλληλη προς την ισάλο γραμμή σχεδίασης".

Να προστεθεί μια νέα παράγραφος (9) ως ακολούθως:

"(9) "Επέτελος ημερομηνίας λήξης του πιστοποιητικού" σημαίνει την ημέρα και μήνα κάθε έτους, η οποία θα αντιστοιχεί με την ημερομηνία λήξης του σχετικού πιστοποιητικού".

## Αρθρα 3, 12, 16 και 21

Στο υπάρχον κείμενο αυτών των άρθρων όλες οι αναφορές στο "1966" σε σχέση με το Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως διαγράφονται.

## Αρθρο 4

## Εφαρμογή

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (3) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(3) Οι κανονισμοί που περιέχονται στο παράρτημα Ι, εκτός κι' αν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, εφαρμόζονται στα νέα πλοία".

## Άρθρο 5

## Εξαιρέσεις

Στην παράγραφο 2(γ) οι λέξεις "Punta Norte" αντικαθίστανται από τις λέξεις "Punta Rasa (Cabo San Antonio)"

## Άρθρο 13

## Επιθεώρηση, εξέταση και χάραξη

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα του άρθρου 13 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

## "Επιθεωρήσεις και χάραξη"

Στις γραμμές 1, 4 και 7 οι λέξεις "επιθεωρήσεις, εξετάσεις και χάραξης" αντικαθίστανται από τις λέξεις "επιθεωρήσεις και χάραξη".

## Άρθρο 14

## Αρχικές και περιοδικές επιθεωρήσεις και εξετάσεις

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα του άρθρου 14 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

## "Αρχικές, ανανεωτικές και ετήσιες επιθεωρήσεις"

Το υπάρχον κείμενο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(1) Κάθε πλοίο πρέπει να υποβάλλεται στις πιο κάτω αναφερόμενες επιθεωρήσεις:

- (α) Μια αρχική επιθεώρηση προτού το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει πλήρη εξέταση της κατασκευής του σκάφους και του εξοπλισμού του, καθ' όσον χρόνο το πλοίο καλύπτεται από την παρούσα Σύμβαση.

Η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζει ότι οι διατάξεις, τα υλικά και οι διαστάσεις υλικού συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.

- (β) Ανανεωτική επιθεώρηση σε διαστήματα που καθορίζονται από την Αρχή, αλλά που να μην υπερβαίνουν τα πέντε έτη, εκτός όταν εφαρμόζονται οι παράγραφοι (2), (5), (6) και (7) του άρθρου 19, η οποία πρέπει να είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, οι διατάξεις, τα υλικά και οι διαστάσεις υλικού συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.

- (γ) Ετήσια επιθεώρηση κατά τους τρεις μήνες, πριν ή μετά την επέτειο ημερομηνίας λήξης του πιστοποιητικού, η οποία θα εξασφαλίζει ότι:
- (ι) δεν έγιναν μετασκευές στο σκάφος ή στις υπερκατασκευές οι οποίες θα επηρέαζαν τους υπολογισμούς που καθορίζουν τη θέση της γραμμής φόρτωσης.
  - (ιι) ο εξαρτισμός και τα μέσα για την προστασία των ανοιγμάτων, προφυλακτικών κιγκλιδωμάτων, των ανοιγμάτων του παραπέτου και τα μέσα πρόσβασης στα διαμερίσματα του πληρώματος συντηρούνται σε αποτελεσματική κατάσταση.
  - (ιιι) τα σήματα εξάλων είναι ορθά και μόνιμα σημειωμένα.
  - (ιiv) οι πληροφορίες που απαιτούνται από τον Κανονισμό 10 παρέχονται.
- (2) Οι ετήσιες επιθεωρήσεις που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (γ) της παραγράφου (1) του παρόντος άρθρου, θα οπισθογράφονται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης ή στο Διεθνές Πιστοποιητικό Απαλλαγής Γραμμής Φόρτωσης που εκδίδεται σ' ένα πλοίο που απαλλάσσεται δυνάμει της παραγράφου (2) του άρθρου 6 της παρούσας Σύμβασης".

#### Άρθρο 16

##### Έκδοση πιστοποιητικών

Η παράγραφο (4) διαγράφεται.

#### Άρθρο 17

##### Έκδοση πιστοποιητικών από άλλη Κυβέρνηση

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα του άρθρου 17 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Έκδοση ή επικύρωση πιστοποιητικών από άλλη Κυβέρνηση"

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (1) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(1) Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί κατόπιν αιτήσεως άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους να διατάξει την επιθεώρηση ενός πλοίου και αν πεισθεί ότι πληρούνται οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, να εκδόσει ή να εξουσιοδοτήσει την έκδοση Διεθνούς Πιστοποιητικού Γραμμής Φόρτωσης για το πλοίο, και όταν είναι κατάλληλο να επικυρώσει ή να εξουσιοδοτήσει την επικύρωση του πιστοποιητικού στο πλοίο, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση."

Στην παράγραφο (4) αναφορά στο "(1966)" διαγράφεται.

#### Άρθρο 18

##### Τύπος Πιστοποιητικών

Το υπάρχον κείμενο του άρθρου 18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"Τα πιστοποιητικά θα είναι συντεταγμένα στο τύπο που αντιστοιχεί στο υπόδειγμα που παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας Σύμβασης. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι ούτε η Αγγλική, ούτε η Γαλλική, το κείμενο πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μια από τις δύο πιο πάνω γλώσσες".

#### Άρθρο 19

##### Διάρκεια ισχύος πιστοποιητικών

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα αντικαθίσταται από την ακόλουθη:  
"Διάρκεια και περίοδος ισχύος των πιστοποιητικών".

Το υπάρχον κείμενο του άρθρου 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

- "(1) Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης θα εκδίδεται για χρονική περίοδο που θα καθορίζεται από την Αρχή και η οποία δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη.
- (2) (α) Ανεξαρτήτως των απαιτήσεων της παραγράφου (1), όταν η ανανεωτική επιθεώρηση γίνεται μέσα σε τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα είναι έγκυρο από την ημερομηνία συμπλήρωσης της ανανεωτικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.
- (β) Όταν η ανανεωτική επιθεώρηση συμπληρωθεί μετά την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα είναι έγκυρο από την ημερομηνία συμπλήρωσης της ανανεωτικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.
- (γ) Όταν η ανανεωτική επιθεώρηση συμπληρωθεί σε περισσότερο από τρεις μήνες πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα είναι έγκυρο από την ημερομηνία συμπλήρωσης της ανανεωτικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία που δε θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία συμπλήρωσης της ανανεωτικής επιθεώρησης.
- "

- (3) Εάν ένα πιστοποιητικό εκδοθεί για μια χρονική περίοδο λιγότερη των πέντε ετών, η Αρχή δύναται να παρατείνει την εγκυρότητα ενός πιστοποιητικού πέραν της ημερομηνίας λήξης στην μέγιστη χρονική περίοδο όπως καθορίζεται στη παράγραφο (1), νοουμένου ότι οι ετήσιες επιθεωρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 που εφαρμόζονται όταν το πιστοποιητικό εκδοθεί για μια χρονική περίοδο πέντε ετών, διεξάγονται με τον δέοντα τρόπο.
- (4) Εάν, μετά την ανανεωτική επιθεώρηση που αναφέρεται στην παράγραφο (1)(β) του άρθρου 14, ένα νέο πιστοποιητικό δεν μπορεί να εκδοθεί στο πλοίο πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το πρόσωπο ή οργανισμός που ενεργεί την επιθεώρηση μπορεί να παρατείνει την εγκυρότητα του υπάρχοντος πιστοποιητικού για μια χρονική περίοδο που να μην υπερβαίνει τους πέντε μήνες. Αυτή η παράταση θα επικυρώνεται στο πιστοποιητικό και θα χορηγείται μόνον όταν δεν έχουν εκτελεσθεί μετασκευές στην κατασκευή, εξοπλισμό, διατάξεις, ποιότητα ή διαστάσεις υλικού που επηρεάζουν το ύψος εξάλων του πλοίου.
- (5) Εάν ένα πλοίο κατά τον χρόνο που λήγει ένα πιστοποιητικό δεν βρίσκεται σ' ένα λιμάνι που πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή μπορεί να παρατείνει την περίοδο εγκυρότητας του πιστοποιητικού, αλλά αυτή η παράταση θα χορηγείται μόνο για να επιτραπεί στο πλοίο να αποπερατώσει το ταξίδι του στο λιμάνι όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί και τότε μόνον σε περιπτώσεις όπου φαίνεται ότι είναι κατάλληλο και λογικό να πράξει τούτο.

Κανένα πιστοποιητικό δεν θα παρατείνεται για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από τρεις μήνες, και ένα πλοίο για το οποίο έχει χορηγηθεί παράταση δεν θα δικαιούται, κατά την άφιξη του στο λιμάνι όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, δύναμη τέτοιας παράτασης να φύγει από εκείνο το λιμάνι, χωρίς να έχει ένα νέο πιστοποιητικό.

Όταν η ανανεωτική επιθεώρηση συμπληρωθεί το νέο πιστοποιητικό θα είναι έγκυρο μέχρι μια ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού πριν τη χορήγηση της παράτασης.

- (6) Εάν πιστοποιητικό το οποίο εκδόθηκε για ένα πλοίο που απασχολείται σε βραχείς πλόες, το οποίο δεν έχει παραταθεί δύναμη των πιο πάνω διατάξεων του παρόντος άρθρου, μπορεί να παραταθεί από την Αρχή για μια χαρακτηριστική περίοδο μέχρι ένα μήνα από την ημερομηνία λήξης που αναφέρεται σ' αυτό. Όταν η ανανεωτική επιθεώρηση συμπληρώνεται, το νέο πιστοποιητικό θα είναι έγκυρο μέχρι μια ημερομηνία που δε θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού πριν την χορήγηση της παράτασης.

- (7) Σε ειδικές περιστάσεις όπως προσδιορίζονται από την Αρχή, ένα νέο πιστοποιητικό μπορεί να μη χρονολογείται από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού όπως απαιτούν οι παράγραφοι (2), (5) και (6). Σ' αυτές τις ειδικές περιστάσεις, το νέο πιστοποιητικό θα είναι έγκυρο μέχρι μια ημερομηνία που δε θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία συμπλήρωσης της ανανεωτικής επιθεώρησης.
- (8) Εάν μια ετήσια επιθεώρηση συμπληρωθεί πριν την χρονική περίοδο που προσδιορίζεται στο άρθρο 14 τότε:
- (α) η επέτειος ημερομηνίας λήξης του πιστοποιητικού θα τροποποιείται με οπισθογράφηση σε μια ημερομηνία η οποία δε θα υπερβαίνει τους τρεις μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία η επιθεώρηση συμπληρώθηκε.
  - (β) η μεταγενέστερη ετήσια επιθεώρηση που απαιτείται από το άρθρο 14 θα γίνεται σε διαστήματα που απαιτούνται από εκείνο το άρθρο χρησιμοποιώντας την νέα επέτειο ημερομηνίας λήξης του πιστοποιητικού.
  - (γ) η ημερομηνία λήξης μπορεί να παραμείνει η ίδια υπό τον όρο ότι μια ή περισσότερες ετήσιες επιθεωρήσεις εκτελούνται ούτως ώστε, τα μέγιστα διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων που απαιτούνται από το άρθρο 14 δεν ξεπερνούνται.
- (9) Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης θα παύει να είναι έγκυρο εάν υπάρχει μια από τις ακόλουθες συνθήκες:
- (α) έχουν γίνει τέτοιες υλικές μετασκευές στο σκάφος ή τις υπερκατασκευές, ώστε να καθιστούν υποχρεωτικό τον καθορισμό αυξημένου ύψους εξάλων.
  - (β) ο αναφερόμενος στην υποπαράγραφο (γ) της παραγράφου (1) του άρθρου 14 εξαρτισμός και μέσα, δεν συντηρούνται σε ικανοποιητική κατάσταση.
  - (γ) το πιστοποιητικό δεν έχει οπισθογραφηθεί για να δείξει ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί, όπως προβλέπεται από την υποπαράγραφο (γ) της παραγράφου (1) του άρθρου 14.
  - (δ) Η αντοχή της κατασκευής του πλοίου μειώθηκε σε τέτοιο σημείο ώστε το πλοίο να κρίνεται μη ασφαλές.
- (10) (α) Η διάρκεια ισχύος Διεθνούς Πιστοποιητικού Απαλλαγής Γραμμής Φόρτωσης που εκδόθηκε από την Αρχή για πλοίο που απαλλάχθηκε κατά την παράγραφο (2) του άρθρου 6, δε θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία της έκδοσης του. Τέτοιο πιστοποιητικό θα υπόκειται στη διαδικασία ανανέωσης, επικύρωσης, παράτασης και ακύρωσης όμοιας με εκείνη που προβλέπεται κατά το



παρόν άρθρο για το Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης.

(β) Η διάρκεια ισχύος του Διεθνούς Πιστοποιητικού Απαλλαγής Γραμμής Φόρτωσης που εκδόθηκε για πλοίο που απαλλάχτηκε κατά την παράγραφο (4) του άρθρου 6 θα περιορίζεται στο μεμονωμένο ταξίδι για το οποίο εκδόθηκε τούτο το πιστοποιητικό.

(11) Πιστοποιητικό που εκδόθηκε σε πλοίο από μια Αρχή θα παύει να ισχύει κατά την αλλαγή σημαίας του πλοίου τούτου."

## Άρθρο 21

### Έλεγχος

Στην υποπαράγραφο (γ) της παραγράφου (1) η αναφορά "παράγραφος (3)" αντικαθίσταται από την αναφορά "παράγραφος (9)".

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ ΣΤΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ  
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΤΟΥ 1966

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. ΓΕΝΙΚΑ

## Κανονισμός 1

## Αντοχή σκάφους

Στην υπάρχουσα επικεφαλίδα, οι λέξεις "Αντοχή σκάφους" αντικαθίστανται από τις λέξεις "Αντοχή πλοίου".

Στην πρώτη πρόταση του Κανονισμού η λέξη "σκάφος" αντικαθιστάται από την λέξη "πλοίο".

## Κανονισμός 2

## Εφαρμογή

Προστίθενται οι νέοι παράγραφοι (6) και (7) ως ακολούθως:

"(6) Ο Κανονισμός 22(2) και ο Κανονισμός 27 θα εφαρμόζονται μόνο στα πλοία των οποίων οι τροπίδες τοποθετούνται ή βρίσκονται σε παρεμφερές προς το πιο πάνω, στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την ημερομηνία κατά την οποία το Πρωτόκολλο του 1988 αναφορικά με τη Διεθνή Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης του 1966 τίθεται σε ισχύ.

(7) Νέα πλοία, άλλα από εκείνα που προσδιορίζονται στην παράγραφο (6), θα συμμορφώνονται, είτε με τον Κανονισμό 27 της παρούσας Σύμβασης (όπως τροποποιήθηκε), ή με τον Κανονισμό 27 της Διεθνούς Σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης του 1966 (όπως υιοθετήθηκε στις 5 Απριλίου 1966), όπως προσδιορίζεται από την Αρχή".

## Κανονισμός 3

Όροι που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (1) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(1) Μήκος" Μήκος (L) σημαίνει τα 96 τοις εκατόν του ολικού μήκους της ισάλου που μετριέται στα 85 τοις εκατόν του ελάχιστου πλευρικού βάρους που μετριέται από την πάνω

πλευρά της τροπίδας, ή το μήκος που μετριέται από την πρωραία όψη της στείρας μέχρι τον άξονα του στορέα του ηδαλίου πάνω στην ίδια ίσαλο, εαν αυτό είναι μεγαλύτερο. Όταν το περίγραμμα της στείρας είναι κοίλο πάνω από την ίσαλο στα 85 τοις εκατόν του ελάχιστου πλευρικού βήθους, τόσο το πρωραίο άκρο του ολικού μήκους όσο και το πρωραίο άκρο της στείρας αντίστοιχα θα λαμβάνονται στο σημείο της ορθής προβολής του πιο πρυμναίου σημείου του περιγράμματος της στείρας (πάνω από αυτή την ίσαλο) πάνω σ' αυτή την ίσαλο. Σε πλοία σχεδιασμένα με κεκλιμένη τροπίδα, η ίσαλος γραμμή πάνω στην οποία το μήκος τούτο μετριέται, θα πρέπει να είναι παράλληλη προς την ίσαλο γραμμή σχεδίασης".

Στην υποπαράγραφο (β) της παραγράφου (5) οι λέξεις "των εξωτερικών γραμμών του καταστρώματος και του πλευρικού ελασμάτινου περιβλήματος" αντικαθίστανται από τις λέξεις "των εξωτερικών γραμμών του καταστρώματος και των πλευρών".

#### Κανονισμός 5

##### Σημείον γραμμής φόρτωσης

Στην τελευταία πρόταση διαγράφονται οι λέξεις "(όπως απεικονίζεται εις Σχήμα 2)".

#### Κανονισμός 9

##### Επαλήθευση των Σημείων

Η αναφορά στο "(1966)" σχετικά με το Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης διαγράφεται.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

### ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΥΨΟΥΣ ΕΞΑΛΩΝ

#### Κανονισμός 10

Πληροφορίες που πρέπει να δίδονται στον πλοίαρχο

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(2) Κάθε πλοίο για το οποίο δεν απαιτείται από τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα που βρίσκεται σε ισχύ να υποβάλλεται σε πείραμα ευστάθειας, κατά τη συμπλήρωση της κατασκευής του, θα:

(α) κλίνει κατά τέτοιο τρόπο και το πραγματικό εκτόπισμα και η θέση του κέντρου βαρύτητας θα καθορίζονται για

την κατάσταση αφόρτου πλοίου.

- (β) παρέχει για τη χρησιμοποίησή από τον πλοίαρχο του, τέτοιες αξιόπιστες πληροφορίες σε εγκεκριμένο τύπο, όσες είναι απαραίτητες για να του επιτρέψουν με απλή και γρήγορη διαδικασία να πάρει ακριβή καθοδήγηση σχετικά με την ευστάθεια του πλοίου κάτω από όλες τις συνθήκες που πιθανόν να συναντούνται σε κανονική υπηρεσία.
- (γ) φέρει πάντοτε πάνω στο πλοίο τις εγκεκριμένες πληροφορίες ευστάθειας μαζί με στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι πληροφορίες έχουν εγκριθεί από την Αρχή.
- (δ) απαλλαγεί από το πείραμα ευστάθειας κατά τη συμπλήρωση της κατασκευής του, αν η Αρχή το εγκρίνει, υπό τον όρο ότι βασικά στοιχεία για την ευστάθεια του είναι διαθέσιμα από το πείραμα ευστάθειας αδελφού πλοίου, και αποδεικνύεται με τρόπο που να ικανοποιεί την Αρχή ότι αξιόπιστες πληροφορίες για την ευστάθεια του πλοίου μπορούν να αποκτηθούν από τέτοια βασικά στοιχεία.

#### Κανονισμός 15

Ανοίγματα κυτών σφραγιζόμενα δια φορητών καλυμμάτων και ασφαλιζόμενα στεγανάς κατά του καιρού δι' οθονίνων καλυμμάτων και ραβδίων συσκευών. Παραπετάσματα στομίων κυτών.

Στην τελευταία πρόταση της παραγράφου (5) η λέξη "γραμματικής" εντίθεται πριν από την λέξη "παρεμβολής".

#### Κανονισμός 22

Ευδιαίοι, θυρίδες εισαγωγής ατμού και αποχετεύσεις

Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου (1) οι λέξεις "εκτός όπως προβλέπεται στην παράγραφο (2)" εντίθενται μεταξύ των λέξεων "δέον" και "να".

Η ακόλουθη παράγραφος προστίθεται στο υπάρχον κείμενο:

- "(2) Ευδιαίοι που διαπερνούν το κέλυφος του πλοίου από κλειστές υπερκατασκευές που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά φορτίου θα επιτρέπονται μόνο όταν η άκρη του καταστρώματος εξάλων δεν είναι εμβυθισμένη όταν το πλοίο κλίνει 5° προς οποιαδήποτε πλευρά. Σε άλλες περιπτώσεις η αποχέτευση θα διαπερνά το εσωτερικό του πλοίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα που βρίσκεται σε ισχύ.

Οι υπάρχουσες παράγραφοι (2) μέχρι (5) επαναριθμούνται σε (3) μέχρι (6).

Στην επαναριθμούμενη παράγραφο (4) η αναφορά στην "παράγραφο (1)" αντικαθίσταται από την αναφορά στην "παράγραφο (2)".

Στην πρώτη πρόταση της επαναριθμούμενης παραγράφου (6) οι λέξεις "Όλες οι απαιτούμενες από τον παρόντα κανονισμό βαλβίδες και ενισχύσεις του κέλφους" αντικαθίστανται από τις λέξεις "Όλες οι απαιτούμενες από τον παρόντα κανονισμό ενισχύσεις του κέλφους, καθώς και οι βαλβίδες".

#### Κανονισμός 23

##### Παραφωτίδες

Στην παράγραφο (2) του Κανονισμού οι λέξεις "ίσαλου γραμμής φορτώσεως" αντικαθίστανται από τις λέξεις "γραμμών φόρτωσης θέρους (ή γραμμή φόρτωσης ξυλείας θέρους, εάν έχει χαραχθεί)".

#### Κανονισμός 24

##### Υδροροές

Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου (2) οι λέξεις "η υπολογιζόμενη έκταση" αντικαθίστανται από τις λέξεις "έκταση υπολογιζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο (1)".

Στη δεύτερη πρόταση της παραγράφου (2) η λέξη "γραμμικής" εντίθεται πριν τη λέξη "παρεμβολής".

Στην παράγραφο (3) οι λέξεις "πλοίο φέρει πυργωτό υπερκατασκευάσμα το οποίο" αντικαθίστανται από τις λέξεις "πλοίο που φέρει πυργωτό υπερκατασκευάσμα".

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΎΨΟΣ ΕΞΑΛΩΝ

#### Κανονισμός 27

##### Τύποι Πλοίων

Το υπάρχον κείμενο του Κανονισμού 27 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(1) Για το σκοπό του υπολογισμού του ύψους εξάλων τα πλοία διαιρούνται σε πλοία τύπου Α' και τύπου Β'.

Πλοία Τύπου Α'

(2) Πλοίο τύπου Α' είναι πλοίο το οποίο:

- (α) είναι σχεδιασμένο να μεταφέρει μόνο υγρά φορτία χύμα.
  - (β) έχει ψηλή στερεότητα του εκτεθειμένου στις καιρικές συνθήκες καταστρώματος με μόνο μικρά στόμια στα διαμερίσματα φορτίου, που κλείνουν με υδατοστεγανά καλύμματα από χάλυβα ή από ισοδύναμο υλικό, και
  - (γ) έχει χαμηλό βαθμό ποσοστού κατάκλυσης των διαμερισμάτων φορτίου.
- (3) Πλοίο τύπου 'Α', εαν έχει μήκος πάνω από 150 μέτρα και έχει ύψος εξάλων μικρότερο από εκείνο τύπου Β', όταν είναι φορτωμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου (11), θα είναι ικανό να αντέξει την κατάκλυση οποιουδήποτε χώρου ή χώρων, με ένα υποτιθέμενο ποσοστό κατάκλυσης 0,95, αποτέλεσμα των υποθετικών βλαβών που προσδιορίζονται στην παράγραφο (12), και θα παραμείνει επιπλέον σε ικανοποιητική κατάσταση ευστάθειας όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο (13). Σ' ένα τέτοιο πλοίο, ο χώρος των μηχανών θα εκλαμβάνεται σαν κατακλύσιμος χώρος αλλά με ποσοστό κατάκλυσης 0,85.
- (4) Το επιτρεπόμενο ύψος εξάλων σε πλοία τύπου 'Α' δε θα είναι μικρότερο από εκείνο που δίδεται στον πίνακα Α' του Κανονισμού 28.

#### Πλοία Τύπου Β'

- (5) Όλα τα πλοία τα οποία δεν υπόκεινται στις διατάξεις που σχετίζονται με τα πλοία τύπου 'Α' των παραγράφων (2) και (3) του παρόντα Κανονισμού θα θεωρούνται σαν πλοία τύπου Β'.
- (6) Πλοία τύπου Β' τα οποία στη θέση Ι έχουν στόμια κυτών εφοδιασμένα με καλύμματα κύτους που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 15, αλλά από εκείνα της παραγράφου (7), θα έχουν ύψος εξάλων με βάση τις τιμές που δίνονται στον πίνακα Β του Κανονισμού 28, αυξημένο από τις τιμές που δίδονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας αύξησης του ύψους εξάλων πάνω στις πινακοποιημένες τιμές ύψους εξάλων για πλοία τύπου Β', για πλοία με καλύμματα στομιών κυτών που δεν συμμορφώνονται με τους Κανονισμούς 15(17) ή 16

Μήκος του πλοίου (σε μέτρα)	Αύξηση ύψους εξάλων (σε χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (σε μέτρα)	Αύξηση ύψους εξάλων (σε χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (σε μέτρα)	Αύξηση ύψους εξάλων (σε χιλιοστά)
108 και κάτω	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

Ύψη εξάλων για πλοία ενδιάμεσου μήκους λαμβάνονται με γραμμική παρεμβολή.

Ύψη εξάλων για πλοία μήκους μεγαλύτερου από 200 μέτρα θα καθορίζονται από την Αρχή.

- (7) Πλοία τύπου Β' τα οποία στη θέση Ι έχουν στόμια κυτών εφοδιασμένα με καλύμματα κύτους τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των Κανονισμών 15(7) ή 16, θα έχουν ύψος εξάλων βάσει του πίνακα του Κανονισμού (28), εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά στις παραγράφους (8) ως (13) συμπεριλαμβανομένης, του παρόντα Κανονισμού.
- (8) Οποιαδήποτε πλοία τύπου Β' μήκους 100 μέτρων και πάνω, μπορούν να έχουν ύψος εξάλων μικρότερο από εκείνο που απαιτείται από την παράγραφο (7), υπό τον όρο ότι σχετικά με το ποσόν της ελάττωσης που κορηγείται, η Αρχή είναι ικανοποιημένη, ότι:
- (α) τα μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία του πληρώματος είναι επαρκή
  - (β) οι θυρίδες εκροής υδάτων του καταστρώματος είναι επαρκείς.
  - (γ) τα καλύμματα στις θέσεις 1 και 2 συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κανονισμού 16 και έχουν επαρκή αντοχή και ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στα συστήματα σφράγισης και ασφάλισης τούτων, και
  - (δ) το πλοίο όταν είναι φορτωμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου (11), θα είναι ικανό να αντέξει την κατάκλυση οποιουδήποτε χώρου ή χώρων, με ένα υποτιθέμενο ποσοστό κατάκλυσης 0,95, αποτέλεσμα των υποθετικών βλαβών που προσδιορίζονται στη παράγραφο (12), και να παραμένει επιπλέον σε ικανοποιητική ισορροπία όπως προσδιορίζεται στη παράγραφο (13). Σ' ένα τέτοιο πλοίο, εάν είναι μεγαλύτερο από 150 μέτρα σε μήκος, ο χώρος των μηχανών θα εκλαμβάνεται σαν κατακλύσιμος χώρος αλλά με ποσοστό κατάκλυσης 0,85.
- (9) Κατά τον υπολογισμό του ύψους εξάλων για πλοία τύπου Β' τα οποία συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις των παραγράφων (8), (11), (12) και (13), οι τιμές από τον πίνακα Β του Κανονισμού 28 δεν θα ελαττωθούν περισσότερο από 60% της διαφοράς των πινακοποιημένων τιμών μεταξύ των πινάκων Α και Β για τα κατάλληλα μήκη των πλοίων.
- (10) (α) Η από την παράγραφο (9) διδόμενη ελάττωση του ύψους εξάλων από τους πίνακες, μπορεί να αυξηθεί μέχρι την ολική διαφορά μεταξύ των τιμών του πίνακα Α και Β του Κανονισμού 28 υπό τον όρο ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις:
- (ι) του κανονισμού 26, άλλες από εκείνες τις παραγράφους (4), σαν να ήταν πλοίο τύπου Α'
  - (ιι) των παραγράφων (8), (11) και (13) του παρόντος Κανονισμού, και



(ιιι) της παραγράφου (12) του παρόντος Κανονισμού υπό τον όρο ότι καθ' όλο το μήκος του πλοίου οποιοδήποτε εγκάρσιο διάφραγμα θα θεωρείται ότι έχει βλαβεί έτσι που δύο οποιαδήποτε γειτονικά, πρωαίο και πρυμναίο, διαμερίσματα, κατακλύονται ταυτόχρονα, εκτός που τέτοια βλάβη δεν θα εφαρμόζεται σε συνοριακά διαφράγματα χώρου μηχανοστασίου.

(β) Σ' ένα τέτοιο πλοίο, εάν μεγαλύτερο από 150 μέτρα σε μήκος, ο χώρος των μηχανών θα εκλαμβάνεται σαν κατακλύσιμος χώρος αλλά με ποσοστό κατάκλυσης 0,85.

#### Αρχική κατάσταση φόρτωσης

(11) Η αρχική κατάσταση φόρτωσης πριν από την κατάκλυση θα ορίζεται ως ακολούθως:

(α) το πλοίο είναι φορτωμένο στη γραμμή φόρτωσης θέρους σε υποτιθέμενη ισορύθιστη κατάσταση.

(β) όταν υπολογίζεται η κατακόρυφη θέση του κέντρου βάρους εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές:

(ι) Μεταφέρεται ομοιογενές φορτίο

(ιι) όλα τα διαμερίσματα φορτίου εκτός από εκείνα που αναφέρονται στο (ιιι), αλλά περιλαμβανομένων των διαμερισμάτων που πρόκειται να γεμίσουν μερικώς, θα θεωρούνται ως πλήρως φορτωμένα εκτός στη περίπτωση υγρών φορτίων όπου κάθε διαμέρισμα θα θεωρείται ως γεμάτο κατά 98%.

(ιιι) εάν το πλοίο προτίθεται να λειτουργήσει στη γραμμή φόρτωσης θέρους με άδεια διαμερίσματα, τέτοια διαμερίσματα θα θεωρούνται άδεια, νοουμένου ότι το έτσι υπολογιζόμενο ύψος του κέντρου βαρύτητας δεν είναι μικρότερο από εκείνο που υπολογίζεται δυνάμει του (ιι).

(ιiv) 50% της ξεχωριστής ολικής χωρητικότητας όλων των δεξαμενών και χώρων κατάλληλων για την αποθήκευση καταναλώσιμων υγρών και εφοδίων θα λαμβάνεται υπόψη.

Θα θεωρείται ότι για κάθε τύπο υγρού, τουλάχιστον ένα εγκάρσιο ζευγάρι δεξαμενών ή μιας μόνης δεξαμενής βρισκόμενης στο κεντρικό διάμηκες του πλοίου έχει μέγιστη ελεύθερη επιφάνεια, και η δεξαμενή ή συνδυασμός δεξαμενών που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, θα είναι εκείνες όπου η επίδραση των ελεύθερων επιφανειών είναι η μεγαλύτερη. Σε κάθε δεξαμενή το κέντρο βαρύτητας του περιεχομένου

θα λαμβάνεται στο κέντρο του όγκου της δεξαμενής.

Οι υπόλοιπες δεξαμενές θα θεωρούνται είτε εντελώς άδειες, είτε εντελώς γεμάτες και η διανομή καταναλώσιμων υγρών μεταξύ αυτών των δεξαμενών θα γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να λαμβάνεται το μεγαλύτερο δυνατό ύψος του κέντρου βαρύτητας πάνω από την τροπίδα.

- (v) Σε μια γωνιά κλίσεως όχι μεγαλύτερη από  $5^\circ$  σε κάθε διαμέρισμα που περιέχει υγρά, όπως προνοείται στο (ii) εκτός από την περίπτωση διαμερισμάτων που περιέχουν καταναλώσιμα ρευστά όπως προνοείται στο (iv), θα λαμβάνεται υπόψη η μεγαλύτερη επίδραση ελεύθερης επιφάνειας.

Υπαλλακτικά, η πραγματική επίδραση ελεύθερης επιφάνειας μπορεί να χρησιμοποιηθεί, υπό τον όρο ότι οι μέθοδοι υπολογισμού είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

- (iv) Τα βάρη θα υπολογίζονται με βάση τις ακόλουθες τιμές ειδικού βάρους:

Θαλάσσιο νερό	1.025
γλυκύ νερό	1.000
Βαρύ Καύσιμο Πετρέλαιο	0.959
Καύσιμο Πετρέλαιο	0.900
Λάδι λίπανσης	0.900

#### Υποθετικές βλάβες

- (12) Οι ακόλουθες αρχές εφαρμόζονται αναφορικά με τον χαρακτήρα υποθετικών βλαβών.

- (α) Η κατακόρυφη έκταση της βλάβης σε όλες τις περιπτώσεις θα θεωρείται από τη βασική γραμμή προς τα πάνω χωρίς όριο.
- (β) Η εγκάρσια έκταση της βλάβης είναι ίση του ενός πέμπτου του πλάτους του πλοίου (B/5) ή 11.5 μέτρα, οιοδήποτε από τα δύο είναι μικρότερο, μετρούμενη εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου κάθετα στην κεντρική γραμμή στο επίπεδο της γραμμής φόρτωσης θέρους.
- (γ) Εάν βλάβη μικρότερης έκτασης από εκείνη που περιγράφεται στις υποπαραγράφους (α) και (β), οδηγεί σε πιο επικίνδυνες συνθήκες, τότε τέτοια μικρότερη έκταση θα λαμβάνεται υπόψη.

- (δ) Εκτός όταν διαφορετικά προνοείται από την υποπαράγραφο (α) της παραγράφου (10), η κατάκλυση θα περιορίζεται σ' ένα μόνο διαμέρισμα μεταξύ γειτονικών εγκάρσιων διαφραγμάτων νοουμένου ότι το εσωτερικό κατά μήκος σύνορο του διαμερίσματος δεν είναι σε μια θέση μέσα στην εγκάρσια έκταση της υποτιθέμενης βλάβης. Εγκάρσια οριακά διαφράγματα πλευρικών δεξαμενών που δεν εκτείνονται σε όλο το πλάτος του πλοίου θα υποτίθεται ότι δεν παθαίνουν βλάβη, νοουμένου ότι εκτείνονται πέραν της υποτιθέμενης έκτασης της εγκάρσιας βλάβης που περιγράφεται στην υποπαράγραφο (β).

Εαν σ' ένα εγκάρσιο διάφραγμα υπάρχουν σκαλιά ή εσοχές όχι μεγαλύτερα από 3 μέτρα σε μήκος που βρίσκονται μέσα στην εγκάρσια έκταση της υποτιθέμενης βλάβης όπως ορίζεται στην υποπαράγραφο (β), τέτοιο εγκάρσιο διάφραγμα μπορεί να θεωρηθεί άθικτο και μόνο το γειτονικό διαμέρισμα μπορεί να είναι κατακλύσιμο.

Εαν, όμως, μέσα στην εγκάρσια έκταση της υποτιθέμενης βλάβης υπάρχει σκαλί ή εσοχή μεγαλύτερο από 3 μέτρα μήκους σε εγκάρσιο διάφραγμα, τα δύο διαμερίσματα που γειτονεύουν με αυτό το διάφραγμα θα θεωρούνται σαν κατακλυσθέντα. Το σκαλοπάτι που σχηματίζεται από το διάφραγμα του πρυμναίου στεγανού και τη οροφή της πρυμναίας δεξαμενής ζυγοστάθμισης δεν θα θεωρείται σαν σκαλί, για τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού.

- (ε) Όπου ένα κύριο εγκάρσιο διάφραγμα βρίσκεται μέσα στην εγκάρσια έκταση υποτιθέμενης βλάβης και εισέρχεται διαμέσου διπύθμενου ή πλευρικής δεξαμενής για περισσότερο από 3m, το διπύθμενο ή οι πλευρικές δεξαμενές που γειτνιάζουν με το εισερχόμενο τμήμα του κυρίου εγκάρσιου διαφράγματος θα θεωρούνται σαν κατακλύσιμα ταυτόχρονα. Εάν αυτή η πλευρική δεξαμενή έχει ανοίγματα σ' ένα ή μερικά κύτη, όπως τροφοδοτικά σιτηρών, τέτοιο κύτος ή κύτη θα θεωρούνται σαν κατακλύσιμα ταυτόχρονα. Παρόμοια σε πλοίο σχεδιασμένο για τη μεταφορά υγρών φορτίων, εάν μια πλευρική δεξαμενή έχει ανοίγματα σε γειτονικά διαμερίσματα, τέτοια γειτονικά διαμερίσματα θα θεωρούνται σαν άδεια και σαν να κατακλύζονται ταυτόχρονα. Αυτή η πρόνοια εφαρμόζεται ανεξάρτητα αν τέτοια ανοίγματα είναι εφοδιασμένα με συστήματα κλεισίματος, εκτός της περίπτωσης στεγανών βαλβίδων τοποθετημένων στα διαφράγματα μεταξύ δεξαμενών και όταν οι βαλβίδες ελέγχονται από το κατάστρωμα. Καλύμματα ανθρωποθυρίδων με βίδες σε κοντινά διαστήματα θεωρούνται ισοδύναμα με το διάφραγμα το οποίο δεν διατρυπήθηκε, εκτός της περίπτωσης ανοιγμάτων σε πάνω πλευρικές δεξαμενές, που καθιστούν αυτές κοινές με τα κύτη.

- (στ) Όταν μελετάται η κατάκλυση οποιωνδήποτε γειτονικών πλωραίου και πρυμναίων διαμερισμάτων, τα κύρια εγκάρσια υδατοστεγανά διαφράγματα θα τοποθετούνται σε διαστήματα τουλάχιστον  $1/3 L^{2/3}$  ή 14.5 μέτρα, οποιονδήποτε είναι το μικρότερο διάστημα, για να θεωρούνται αποτελεσματικά. Όταν εγκάρσια διαφράγματα απέχουν μικρότερη απόσταση, ένα ή περισσότερα από αυτά τα διαφράγματα θα θεωρούνται σαν να μην υπάρχουν για να επιτευχθεί το ελάχιστο διάστημα μεταξύ των διαφραγμάτων.

#### Κατάσταση ισορροπίας

- (13) Η κατάσταση ισορροπίας μετά από κατάκλυση θα θεωρείται ικανοποιητική νοουμένου ότι:
- (α) Η τελική ίσαλος μετά την κατάκλυση, λαμβάνοντας υπόψη την ρύθιση, την κλίση και την διαχωγή, είναι κάτω από την χαμηλότερη άκρη οποιουδήποτε ανοίγματος μέσα από το οποίο προοδευτική κατάκλυση δύναται να λάβει χώραν. Τέτοια ανοίγματα θα περιλαμβάνουν σωληνώσεις αέρα, εξαιρειστήρες και ανοίγματα τα οποία κλείνουν με καιροστεγείς θύρες (ακόμα και αν συμμορφώνονται με τον κανονισμό (12)) ή καλύμματα κυτών (ακόμη και αν συμμορφώνονται με τους Κανονισμούς (16) ή 19(4)), και μπορεί να αποκλείουν εκείνα τα ανοίγματα που κλείνουν με καλύμματα ανθρωποθυρίδων και παραφωτίδες άνευ εξέχοντος χείλους (τα οποία συμμορφώνονται με τον κανονισμό 18), καλύμματα κυτών φορτίου του τύπου που περιγράφεται στην παράγραφο (2) του Κανονισμού (27), τηλεχειριζόμενες ολισθαίνουσες υδατοστεγανές θύρες, και πλευρικές παραφωτίδες που δεν ανοίγουν (οι οποίες συμμορφώνονται με τον Κανονισμό (23)). Οποσδήποτε, στις περιπτώσεις θυρών που διαχωρίζουν ένα κύριο χώρο μηχανών από ένα διαμέρισμα του συστήματος πηδαλιούχησης οι υδατοστεγανές θύρες μπορεί να είναι τύπου με μεντεσέδες, ετήγορης ενέργειας, που να διατηρούνται κλειστές εν πλω, ενόσω δεν είναι σε χρήση, νοουμένου επίσης ότι το χαμηλότερο κατώφλι τέτοιων θυρών είναι πάνω από την θερινή έμφορτη ίσαλο γραμμή.
- (β) Εάν σωληνώσεις, αγωγοί ή σήραγγες βρίσκονται μέσα στην υποτιθέμενη έκταση της εισχώρησης της βλάβης όπως ορίζεται στην παράγραφο 12(δ), θα γίνονται διατάξεις έτσι ώστε προοδευτική κατάκλυση να μην μπορεί να επεκταθεί σε διαμερίσματα άλλα από εκείνα που θεωρούνται κατακλύσιμα στον υπολογισμό κάθε περίπτωσης βλάβης.
- (γ) Η γωνία εγκάρσιας κλίσης που οφείλεται σε ασύμμετρη κατάκλυση δεν ξεπερνά τις 15°. Εάν κανένα τμήμα του καταστρώματος δεν είναι ρυθισμένο, γωνία εγκάρσιας κλίσης μέχρι 17° μπορεί να γίνει αποδεκτή.

- (δ) Το μετακεντρικό ύψος σε κατάσταση κατάκλισης είναι θετικό.
- (ε) Όταν οποιοδήποτε μέρος του καταστρώματος έξω από το διαμέρισμα το οποίο υποτίθεται κατακλύσιμο σε ειδική περίπτωση βλάβης είναι βυθισμένο, ή σε όποια περίπτωση όπου το περιθώριο ευστάθειας σε κατάσταση κατάκλισης μπορεί να θεωρηθεί ως αμφίβολο, η υπολοιπόμενη ευστάθεια πρέπει να διερευνηθεί. Μπορεί να θεωρηθεί σαν επαρκής εάν η καμπύλη του μοχλοβραχίονα επαναφοράς έχει ελάχιστο εύρος 20° πέραν του σημείου ισορροπίας με μέγιστο μοχλοβραχίονα επαναφοράς τουλάχιστον 0.1 m μέσα σ' αυτό το εύρος. Η Επιφάνεια κάτωθεν της καμπύλης του μοχλοβραχίονα επαναφοράς μέσα σ' αυτό το εύρος δεν θα είναι λιγότερη από 0.0175 m rad. Η Αρχή θα δίνει προσοχή στον πραγματικό κίνδυνο που παρουσιάζεται από προστατευόμενα ή μη προστατευόμενα ανοίγματα τα οποία μπορούν προσωρινά να βυθιστούν μέσα στην περιοχή της υπολοιπόμενης ευστάθειας.
- (στ) Η Αρχή ικανοποιείται ότι η ευστάθεια είναι επαρκής κατά τα ενδιάμεσα στάδια κατάκλισης.

#### Πλοία χωρίς προωτικά μέσα

- (14) Φορτηγίδες ή άλλα πλοία που δεν έχουν ανεξαρτητά μέσα πρόωσης θα έχουν ύψος εξάλων σύμφωνα με τις διατάξεις των παρόντων Κανονισμών. Φορτηγίδες που πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) μπορούν να έχουν ύψος εξάλων τύπου A':
- (α) Η Αρχή πρέπει ειδικά να εξετάζει την ευστάθεια φορτηγίδων με φορτίο στο εκτεθειμένο κατάστρωμα. Φορτίο καταστρώματος μπορεί να μεταφέρεται μόνο πάνω σε φορτηγίδες οι οποίες έχουν σύνηθες ύψος εξάλων τύπου B'
- (β) Οποσδήποτε, στις περιπτώσεις φορτηγίδων που δεν είναι επανδρωμένες, οι απαιτήσεις των Κανονισμών 25, 26(2), 26(3) και 39 δεν θα εφαρμόζονται.
- (γ) Τέτοιες μη επανδρωμένες φορτηγίδες οι οποίες έχουν επί του καταστρώματος μόνο μικρά στόμια πρόσβασης που κλείνουν με υδατοστεγανά καλύμματα από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό μπορούν να έχουν ύψος εξάλων κατά 25% μικρότερο από εκείνο που υπολογίζεται με βάση αυτούς τους Κανονισμούς."

## Κανονισμός 37

Εκπτώσεις για υπερκατασκευάσματα  
και πυργωτά υπερκατασκευάσματα

Στην υποσημείωση των πινάκων για αμφότερους τους τύπους πλοίων Α' και Β' στην παράγραφο (2) οι λέξεις "και πυργωτών υπερκατασκευασμάτων" τοποθετούνται μετά την λέξη "υπερκατασκευών".

## Κανονισμός 38

## Σιμότης καταστρώματος

Στον ορισμό του "Υ" στην παράγραφο (12) οι λέξεις "το άκρο της σιμότητας" αντικαθίστανται από τις λέξεις "την πρυμναϊαν ή πρωαϊαν κάθετον".

## Κανονισμός 40

## Ελάχιστον ύψος εξάλων

Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου (4) οι λέξεις "παράγραφο (1)" αντικαθίστανται από τις λέξεις "παράγραφο (3)".

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙV - ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ  
ΕΧΕΙ ΚΑΘΟΡΙΣΘΗ ΥΨΟΣ ΕΞΑΛΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΞΥΛΕΙΑΣ

## Κανονισμός 44

## Στοιβάσια

Το υπάρχον κείμενο του Κανονισμού 44 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

## " Γενικά

- (1) Ανοίγματα στο εκτεθειμένο κατάστρωμα που καλύπτονται από φορτίο ξυλείας θα κλείνονται και θα περιζώνονται με ασφάλεια.  
Οι ανεμοδόχοι και σωληνώσεις αέρος θα είναι ικανώς προστατευμένοι.
- (2) Φορτία ξυλείας επί του καταστρώματος θα εκτείνονται τουλάχιστον σε όλο το διατιθέμενο μήκος του χάσματος ή χασμάτων μεταξύ των υπερκατασκευών.

Όταν δεν υπάρχει περιορισμός από υπερκατασκευή προς πρύμνη η ξυλεία θα εκτείνεται τουλάχιστον μέχρι την πρυμναϊά πλευρά του πρυμναίου στομίου κύτους.

Το φορτίο ξυλείας επί του καταστρώματος θα εκτείνεται εγκαρσίως του πλοίου όσον το δυνατό πιο κοντά στην

πλευρά του πλοίου, ένεκα γενομένης έκπτωσης για εμπόδια όπως προφυλακτικά κιγκλιδώματα, στηρίγματα δρυφράκτου, ορθοστάτες, μέσα επιβίβασης πλοηγού, κ.λ.π. νοουμένου ότι οποιονδήποτε κάσμα δημιουργηθεί στη πλευρά του πλοίου δεν θα υπερβαίνει τα 4% του πλάτους του πλοίου. Η ξυλεία θα είναι όσο το δυνατό στερεά στοιβαχμένη μέχρι τουλάχιστο του κανονικού ύψους της υπερκατασκευής άλλης από οποιονδήποτε υψωμένο τμήμα μερικού καταστρώματος.

- (3) Κατά τον χειμώνα μέσα σε μια περιοχή ζώνης χειμώνα, το ύψος του φορτίου επί του καταστρώματος ενός πλοίου υπεράνω του εκτεθειμένου καταστρώματος δεν θα υπερβαίνει το ένα τρίτο του μεγαλύτερου πλάτους του πλοίου.
- (4) Το φορτίο ξυλείας επί του καταστρώματος θα είναι συμπαγώς εστοιβαχμένον, περιεσφιγμένο και εξασφαλισμένο. Τούτο κατ' ουδένα τρόπο πρέπει να παρεμποδίζει τη ναυσιπλοΐα και τις αναγκαίες επί του πλοίου εργασίες.

#### Ορθοστάτες

- (5) Όταν το είδος της ξυλείας απαιτεί ορθοστάτες, αυτοί θα είναι επαρκούς αντοχής σε σύνδυασμό με το πλάτος του πλοίου. Η αντοχή των ορθοστατών δεν θα υπερβαίνει την αντοχή του δρύφρακτου, και η μεταξύ τους απόσταση θα είναι εκείνη που αρμόζει με το μήκος και το είδος της ξυλείας, αλλά δεν θα υπερβαίνει τα 3 μέτρα.

Για τη στερέωση των ορθοστατών θα προβλέπονται ισχυρές γωνίες ή μεταλλικά βάρη ή και άλλα ισοδύναμα μέσα στερέωσης.

#### Προσδέσεις

- (6) Φορτίον ξυλείας επί του καταστρώματος θα ασφαρίζεται ικανώς καθ' όλον του το μήκος από ένα σύστημα προσδέσεων αποδεκτόν από την Αρχή για το χαρακτήρα της ξυλείας που μεταφέρεται\*.

#### Ευστάθεια

- (7) Πρόνοια πρέπει να λαμβάνεται για την ύπαρξη ασφαλούς περιθωρίου ευστάθειας σε όλα τα στάδια του ταξιδιού, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν προσθήκες βάρους, τέτοιες που οφείλονται στην απορρόφηση ή πάχωμα του νερού, και απώλειες βάρους, τέτοιες που οφείλονται στην κατανάλωση καυσίμων και εφοδίων\*.

Προστασία πληρώματος, πρόσβαση στους χώρους μηχανημάτων κ.λ.π.

\* Αναφορά γίνεται στον Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για Πλοία που Μεταφέρουν Φορτία Ξυλείας επί του Καταστρώματος, που υιοθετήθηκε από τον Όργανισμό ως Απόφαση Α.287(VIII) και τροποποιήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας στην 39η σύνοδό της.

- (8) Επιπρόσθετα των απαιτήσεων του Κανονισμού 25(5) του παρόντος παραρτήματος, θα προβλέπονται προστατευτικά κιγκλιδώματα ή οδηγά σχοιινιά καθέτου μεταξύ τους απόστασης όχι μεγαλύτερης των 350 mm για κάθε πλευρά του φορτίου καταστρώματος, μέχρι ύψους ενός τουλάχιστον μέτρου πάνω από το φορτίο.

Επιπρόσθετα θα προβλέπεται ένα οδηγό σχοινί, κατά προτίμηση υψωμένο συρματοσχοινο τεντωμένο με κοκλιωτούς εντατήρες, όσο το δυνατό πιο κοντά στη διαμήκη κεντρική γραμμή του πλοίου. Τα στηρίγματα των στυλίσκων όλων των προστατευτικών κιγκλιδώματων και οδηγών σχοιινιών θα απέχουν τέτοιες αποστάσεις μεταξύ του, ώστε να αποφεύγεται αδικαιολόγητη κάμψη προς τα κάτω. Όταν το φορτίο δεν είναι οριζόντιο, θα υπάρχει σ' αυτό μια ασφαλής επιφάνεια περπατήματος όχι μικρότερη των 600 mm σε πλάτος, και αποτελεσματικά ασφαλισμένη κάτω από, ή, παρακείμενη στο οδηγό σχοινί.

- (9) Όταν οι απαιτήσεις της παραγράφου (8) δεν μπορούν να εφαρμοστούν, θα χρησιμοποιούνται υπαλλακτικές διευθετήσεις ικανοποιητικές για την Αρχή.

#### Μηχανισμός κίνησης πηδαλίου

- (10) Ο μηχανισμός κίνησης πηδαλίου θα είναι αποτελεσματικά προστατευμένος από βλάβη από το φορτίο και εφ' όσον είναι πρακτικό, θα είναι ευπρόσιτος. Πρέπει να ληφθεί αποτελεσματική πρόνοια για πηδαλιούχηση σε περίπτωση βλάβης στον κύριο μηχανισμό κίνησης πηδαλίου".

#### Κανονισμός 45

##### Υπολογισμός του ύψους εξάλων

Στην παράγραφο (5) οι λέξεις "ή σύμφωνα με τον Κανονισμό 40(8) βασιζόμενος στο θερινό ρύθμισμα για την Ξυλείαν, μετρούμενου από το άνω μέρος της τροπίδος, μέχρι την γραμμή φορτώσεως Ξυλείας θέρους" προστίθενται μετά την λέξη "Ξυλεία".



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

## ΖΩΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΕΠΟΧΙΑΚΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΙ

## Κανονισμός 46

Βόρειες χειμερινές και εποχιακές ζώνες  
και περιοχές

Η τελευταία πρόταση της παραγράφου (1)(β) αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"Στη ζώνη αυτή δεν συμπεριλαμβάνονται η χειμερινή εποχιακή ζώνη Ι Βορείου Ατλαντικού, η χειμερινή εποχιακή περιοχή Βορείου Ατλαντικού και η Βαλτική Θάλασσα που οριοθετείται από το παράλληλο πλάτος του Skaw στο Skagerrak. Τα νησιά Shetland θα θεωρούνται ότι βρίσκονται στο όριο μεταξύ των χειμερινών εποχιακών ζωνών Ι και ΙΙ Βορείου Ατλαντικού.

## Εποχιακές περίοδοι

ΧΕΙΜΩΝΑΣ : 1η Νοεμβρίου έως 31η Μαρτίου

ΘΕΡΟΣ : 1η Απριλίου έως 31η Οκτωβρίου"

## Κανονισμός 47

## Νότια εποχιακή ζώνη χειμώνα

Οι λέξεις "μέχρι τη δυτική ακτή της Αμερικανικής ηπείρου" στο τέλος του κανονισμού αντικαθίσταται από τις ακόλουθες:

"μέχρι του σημείου πλάτους 33°N, μήκους 79°Δ, εκείθεν η λοξοδρομία μέχρι του σημείου πλάτους 41°N, μήκους 75°W, εκείθεν η λοξοδρομία μέχρι του φάρου PUNTA CORONA της νήσου CHILOE, πλάτους 41°47'N, μήκους 73°53'Δ, εκείθεν κατά μήκος των βορείων, ανατολικών και νοτίων ακτών της νήσου CHILOE μέχρι του σημείου πλάτους 43°20'N, μήκους 74°20'Δ, και εκείθεν ο μεσημβρινός μήκους 74°20'Δ μέχρι τον παράλληλο πλάτους 45°45'N, περιλαμβανομένης της εσωτερικής ζώνης των στενών της CHILOE από του μεσημβρινού 74°20'Δ προς ανατολάς".

## Κανονισμός 48

## Τροπική Ζώνη

Στο τέλος της πρώτης υποπαραγράφου της παραγράφου (2) οι λέξεις "και εκείθεν λοξοδρομία μέχρι της δυτικής ακτής της Αμερικανικής ηπείρου εις πλάτος 30°N" αντικαθίστανται από τις λέξεις "εκείθεν η λοξοδρομία μέχρι του σημείου πλάτους 32°47'N, μήκους 72°Δ, και εκείθεν μέχρι του παράλληλου πλάτους 32°47'N προς την δυτική ακτή της Νοτίου Αμερικής".

Στη δεύτερη υποπαράγραφο της παραγράφου (2) η λέξη "Coquimbo" αντικαθίσταται από την λέξη "Valparaiso".

#### Κανονισμός 49

##### Εποχιακές τροπικές περιοχές

Στην παράγραφο 4(β) οι λέξεις "μέχρι του μήκους 120°Α και εκείθεν ο μεσημβρινός μήκους 120°Α μέχρι των ακτών της Αυστραλίας" αντικαθίστανται από τις λέξεις "μέχρι του μήκους 114°Α και εκείθεν ο μεσημβρινός μήκους 114°Α μέχρι των ακτών της Αυστραλίας".

##### Χάρτης ζωνών και εποχιακών περιοχών

Οι λέξεις "SEASONAL WINTER ZONE" όπου αυτές σημειώνουν την περιοχή κατά μήκος της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ, αντικαθίστανται από τις λέξεις "WINTER SEASONAL AREA".

Οι λέξεις "SEASONAL WINTER ZONE" οπουδήποτε απαντώνται στον χάρτη (εκτός των ανωτέρω αναφερομένων) αντικαθίστανται από τις λέξεις "WINTER SEASONAL ZONE" και επίσης οι λέξεις "SEASONAL TROPICAL" αντικαθίστανται από τις λέξεις "SEASONAL TROPICAL AREA".

Στη σημείωση η λέξη "Western" αντικαθιστάται με την λέξη "eastern".

Η οριακή γραμμή της εποχιακής τροπικής περιοχής παρά τις ακτές της Αυστραλίας μετατοπίζεται από του μήκους 120°Α εις το μήκος 114°Α.

Διαγράφεται η γραμμή του νοτίου ορίου της νότιας ζώνης θέρους ανατολικά του σημείου πλάτους 33°N, μήκους 79°Δ μέχρι της δυτικής ακτής της Αμερικανικής ηπείρου. Καταχωρίζεται λοξοδρομία από το σημείο πλάτους 33°N, μήκους 79°Δ μέχρι του σημείου πλάτους 41°N, μήκους 75°Δ, εκείθεν καταχωρείται λοξοδρομία μέχρι του φάρου PUNTA CORONA της νήσου CHILOE πλάτους 41°47'N, μήκους 73°53'Δ, εκείθεν σημαίνεται ως όριον η βόρεια, ανατολική και νότια ακτή της νήσου CHILOE μέχρι του σημείου πλάτους 43°20'N, μήκους 74°20'Δ. Σημαίνεται ο μεσημβρινός μήκους 74°20'Δ μέχρι του παράλληλου πλάτους 45°45'N και εκείθεν ο ίδιος παράλληλος μέχρι της δυτικής ακτής της Νοτίου Αμερικής.

Διαγράφεται εκ του νοτίου ορίου της τροπικής ζώνης η λοξοδρομία από του σημείου πλάτους 26°N, μήκους 75°Δ μέχρι της δυτικής ακτής της Νοτίου Αμερικής εις πλάτος 30°N. Καταχωρίζεται λοξοδρομία από του σημείου πλάτους 26°N, μήκους 75°Δ μέχρι του σημείου πλάτους 32°47'N, μήκους 72°Δ και εκείθεν ο παράλληλος πλάτους 32°47'N μέχρι της δυτικής ακτής της Νοτίου Αμερικής.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Τα υπάρχοντα υποδείγματα των Διεθνών Πιστοποιητικών Γραμμής Φορτώσεως (1966) και του Διεθνούς Πιστοποιητικού Απαλλαγής Γραμμής Φορτώσεως αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

"Υπόδειγμα Διεθνούς Πιστοποιητικού Γραμμής Φορτώσεως"  
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

(Επίσημη Σφραγίδα)

(Κράτος)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1988

με εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης, -----  
(όνομα του Κράτους)

από -----  
(πρόσωπο ή εξουσιοδοτημένος οργανισμός)

Στοιχεία πλοίου<sup>1</sup>

Όνομα πλοίου .....  
Διεθνές διακριτικό σήμα .....  
Λιμάνι νηολόγησης .....  
Μήκος (L) όπως καθορίζεται στο άρθρο 2(8) (σε μέτρα) .....  
Αριθμός Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού<sup>2</sup> .....

Ύψος εξάλων προσδιορισθέν ως:<sup>3</sup>

{ Νέο πλοίο  
{ Υπάρχον πλοίο

Τύπος πλοίου<sup>3</sup>  
{ Τύπος "Α"  
{ Τύπος "Β"  
{ Τύπος "Β" με ελαττωμένο  
{ ύψος εξάλων  
{ Τύπος "Β" με αυξημένο  
{ ύψος εξάλων

1. Εναλλακτικά τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια μέσα σε πλαίσια.
2. Σύμφωνα με την απόφαση Α.600(15) - Σχέδιο του Δ.Ν.Ο. ως προς τον Αριθμό Ταυτότητας Πλοίου, τέτοια πληροφορία δύναται να περιληφθεί εκουσίως.
3. Διαγράψετε κατάλληλα.

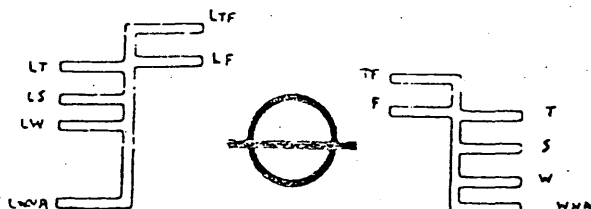
Ύψος εξάλων από τη γραμμή  
καταστρώματος<sup>4</sup>

Γραμμή φόρτωσης<sup>4</sup>

Τροπική θέρους	χιλιοστ. (T)/(T) ..... χιλιοστ. (Θ)/(S)	..... χιλιοστ. πάνω από (Θ)/(S) Πάνω ακμή της γραμμής που περνά από το κέντρο του δίσκου
Χειμώνα	χιλιοστ. (X)/(W) ..... χιλιοστ. κάτω από (Θ)/(S)	
Χειμώνα Βορείου Ατλαντικού	χιλιοστ. (XBA)/(WNA)...	..... χιλιοστ. κάτω από (Θ)/(S)
Τροπική-ξυλείας	χιλιοστ. (ET)/(LT).....	..... χιλιοστ. πάνω από (ΞΘ)/(LS)
θέρους-ξυλείας	χιλιοστ. (ΞΘ)/(LS).....	..... χιλιοστ. πάνω από (Θ)/(S)
Χειμώνα-ξυλείας	χιλιοστ. (ΞX)/(LW).....	..... χιλιοστ. κάτω από (ΞΘ)/(LS)
Χειμώνα-ξυλείας Βορείου Ατλαντικού	χιλιοστ. (ΞXBA)/(LWNA)	..... χιλιοστ. κάτω από (ΞΘ)/(LS)

Ανοχή γλυκού νερού για όλα τα ύψη εξάλων εκτός της ξυλείας .....  
χιλιοστ. Ανοχή γλυκού νερού για τα ύψη εξάλων ξυλείας .....  
χιλιοστ.

Η πάνω ακμή της γραμμής καταστρώματος από την οποία μετρήθηκαν τα  
πιό πάνω ύψη εξάλων είναι ..... χιλιοστ.  
..... στην πλευρά του καταστρώματος.



4. Ύψη εξάλων και γραμμές φόρτωσης οι οποίες δεν εφαρμόζονται  
δεν απαιτείται να εγγραφούν στο πιστοποιητικό. Γραμμές  
φόρτωσης υποδιαίρεσης μπορούν να περιληφθούν στο  
πιστοποιητικό εκουσίως.

## ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

1. Ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14 της Σύμβασης.
2. Ότι η επιθεώρηση απέδειξε ότι τα πλοία πάνω ύψη εξάλων έχουν προσδιορισθεί και οι γραμμές φορτώσεως που φαίνονται πλοίο πάνω έχουν χαραχτεί σύμφωνα με τη Σύμβαση.

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι .....<sup>5</sup> υπό την προϋπόθεση ετήσιων επιθεωρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης.

Εκδόθηκε εις .....  
(Τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

.....  
(Ημερομηνία έκδοσης)

.....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

- Σημειώσεις: (1) Όταν ένα πλοίο αποπλέει από λιμάνι που ευρίσκεται σε ποταμό ή εσωτερικά ύδατα επιτρέπεται υπερφόρτωση που ανταποκρίνεται στο βάρος του καύσιμου και όλων των άλλων υλικών που απαιτούνται για τη κατανάλωση μεταξύ του σημείου της αναχώρησης και της θάλασσας.
- (2) Όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε γλυκό ύδωρ πυκνότητας ίσης με την μονάδα ή κανονική γραμμή φορτώσεως μπορεί να βυθιστεί κατά το ποσόν της ανοχής γλυκού ύδατος που δεικνύεται πλοίο πάνω. Όταν η πυκνότητα είναι διαφορετική από τη μονάδα, η ανοχή θα είναι ανάλογη με την διαφορά μεταξύ 1,025 και της πραγματικής πυκνότητας.
5. Καταχωρίζεται η ημερομηνία λήξης όπως ορίζεται από την Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 19(1) της Σύμβασης. Η ημέρα και μήνας αυτής της ημερομηνίας αντιστοιχούν με την επέτειο ημερομηνίας λήξης του πιστοποιητικού όπως ορίζεται στο άρθρο 2(9) της Σύμβασης, εκτός και αν τροποποιήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης.

Οπισθογράθηση για ετήσιες επιθεωρήσεις

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την ετήσια επιθεώρηση που απαιτείται από το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να εκπληρώνει τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

Ετήσια  
επιθεώρηση: Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)  
Τόπος: .....  
Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Ετήσια  
επιθεώρηση: Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)  
Τόπος: .....  
Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Ετήσια  
επιθεώρηση: Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)  
Τόπος: .....  
Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Ετήσια  
επιθεώρηση: Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)  
Τόπος: .....  
Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Ετήσια επιθεώρηση  
σύμφωνα με το άρθρο 19(8)(γ)

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 19(8)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να εκπληρώνει τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου  
λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Οπισθογράφηση για παράταση του πιστοποιητικού εάν ισχύει για λιγότερο από πέντε χρόνια, όταν εφαρμόζεται το άρθρο 19(3)

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(3) της Σύμβασης, θα είναι αποδεκτό σαν έγκυρο μέχρι .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Οπισθογράφηση όταν η ανανεωτική επιθεώρηση έχει συμπληρωθεί και όταν το άρθρο 19(4) εφαρμόζεται

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(4) της Σύμβασης, θα είναι αποδεκτό σαν έγκυρο μέχρι .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Οπισθογράφηση για παράταση της ισχύος του Πιστοποιητικού μέχρις ότου το πλοίο φθάσει στο λιμάνι επιθεώρησης ή για χαρακτηριστική περίοδο όταν τα άρθρα 19(5) ή 19(6) εφαρμόζονται

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(5)/19(6)<sup>3</sup> της Σύμβασης θα είναι αποδεκτό σαν έγκυρο μέχρι .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

3. Διαγράψετε κατάλληλα



Οπισθογράφηση για μετατόπιση της επετείου ημερομηνίας λήξεως του πιστοποιητικού όταν εφαρμόζεται το άρθρο 19(8)

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης, η νέα επέτειος ημερομηνίας λήξεως του πιστοποιητικού είναι .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης, η νέα επέτειος ημερομηνίας λήξεως του πιστοποιητικού είναι .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Υπόδειγμα Διεθνούς Πιστοποιητικού Απαλλαγής Γραμμής Φορτώσεως  
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

(Επίσημη Σφραγίδα)

(Κράτος)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1988

με εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της, \_\_\_\_\_  
(όνομα του Κράτους)

από \_\_\_\_\_  
(πρόσωπο ή εξουσιοδοτημένος οργανισμός)

Στοιχεία πλοίου<sup>1</sup>

Όνομα πλοίου .....  
Διεθνές διακριτικό σήμα .....  
Λιμάνι νηολόγησης .....  
Μήκος (L) όπως καθορίζεται στο άρθρο 2(8) (σε μέτρα) .....  
Αριθμός Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού<sup>2</sup> .....

**ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:**

Ότι το πλοίο δυνάμει του δικαιώματος που παρέχεται από το άρθρο 6(2)/6(4)<sup>3</sup> της Σύμβασης που αναφέρεται πιο πάνω εξαιρείται από τις διατάξεις της Σύμβασης. Οι διατάξεις της Σύμβασης από τις οποίες εξαιρείται το πλοίο δυνάμει του δικαιώματος που παρέχεται από το άρθρο 6(2) είναι: .....

Το ταξίδι για το οποίο χορηγείται απαλλαγή δυνάμει του άρθρου 6(4) είναι:

Από .....  
Μέχρι .....

Όροι, εάν υπάρχουν, κάτω από τους οποίους χορηγείται η απαλλαγή είτε δυνάμει του άρθρου 6(2) είτε δυνάμει του άρθρου 6(4): .....

1. Εναλλακτικά τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια μέσα σε πλαίσια.
2. Σύμφωνα με την απόφαση Α.600(15) - Σχέδιο του Δ.Ν.Ο. ως προς τον Αριθμό Ταυτότητας Πλοίου, τέτοια πληροφορία δύναται να περιληφθεί εκουσίως.
3. Διαγράψετε κατάλληλα.

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι .....<sup>4</sup> υπό την προϋπόθεση ετησίων επιθεωρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης.

Εκδόθηκε εις .....  
(Τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

.....  
(Ημερομηνία έκδοσης)

.....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου  
λειτουργού που εκδίδει το  
πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

4. Καταχωρίζεται η ημερομηνία λήξης όπως ορίζεται από την Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 19(10) της Σύμβασης. Η ημέρα και μήνας αυτής της ημερομηνίας αντιστοιχούν με την επέτειο ημερομηνίας λήξης του πιστοποιητικού όπως ορίζεται στο άρθρο 2(9) της Σύμβασης, εκτός και αν τροποποιήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης.

Οπισθογράφιση για ετήσιες επιθεωρήσεις

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την ετήσια επιθεώρηση που απαιτείται από το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να εκπληρώνει τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης, κάτω από την οποία η παρούσα απαλλαγή χορηγήθηκε.

Ετήσια

επιθεώρηση:

Υπογράφηκε: .....  
 (Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)  
 Τόπος: .....  
 Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Ετήσια

επιθεώρηση:

Υπογράφηκε: .....  
 (Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)  
 Τόπος: .....  
 Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Ετήσια

επιθεώρηση:

Υπογράφηκε: .....  
 (Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)  
 Τόπος: .....  
 Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Ετήσια

επιθεώρηση:

Υπογράφηκε: .....  
 (Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)  
 Τόπος: .....  
 Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Ετήσια επιθεώρηση  
σύμφωνα με το άρθρο 19(8)(γ)

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 19(8)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να εκπληρώνει τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου  
λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Οπισθοχράση για παράταση του πιστοποιητικού εάν ισχύει για  
λιγότερο από πέντε χρόνια, όταν εφαρμόζεται το άρθρο 19(3)

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(3) της Σύμβασης, θα είναι αποδεκτό σαν έγκυρο μέχρι .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου  
λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Οπισθοχράση όταν η ανανεωτική επιθεώρηση έχει συμπληρωθεί  
και όταν το άρθρο 19(4) εφαρμόζεται

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(4) της Σύμβασης, θα είναι αποδεκτό σαν έγκυρο μέχρι .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου  
λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Οπισθοχρόσηψη για παράταση της ισχύος του πιστοποιητικού μέχρις ότου το πλοίο φθάσει στο λιμάνι επιθεώρησης ή για χαριστική περίοδο όταν το άρθρο 19(5) ή 19(6) εφαρμόζεται

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(5)/19(6)<sup>3</sup> της Σύμβασης, θα είναι αποδεκτό σαν έγκυρο μέχρι .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Οπισθοχρόσηψη για μετατόπιση της επετείου ημερομηνίας λήξεως του πιστοποιητικού όταν εφαρμόζεται το άρθρο 19(8)

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης, η νέα επέτειος ημερομηνίας λήξεως του πιστοποιητικού είναι: .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης, η νέα επέτειος ημερομηνίας λήξεως του πιστοποιητικού είναι: .....

Υπογράφηκε: .....  
(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα ή ανάγλυφο σήμα της Αρχής, ανάλογα)

3. Διαγράψετε κατάλληλα